This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

B 1,036,672

Dr. Christian Gruber

Wirtschaftsgeographie

mit eingehender Berücksichtigung Deutschlands

Zweite Auflage

von Dr. Hans Reinlein

Mit 15 Diagrammen und 5 Karten

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1908

EIGENTUM
VON

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

Der deutsche Kaufmann

Der deutsche Großkaufmann

Wirtschaftsgeographie

mit eingehender Berücksichtigung Deutschlands

Von

Dr. Christian Gruber

Kgl. Professor an der Städt. Handelsschule in München

Neu bearbeitet von

Dr. Hans Reinlein

Mit 12 Diagrammen und 5 Karten

Zweite Auflage

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1908

... „Es keimt luſtig die köſtliche Saat.
Munter entbrennt, des Eigentums froh, das freie Gewerbe,
Aus dem Schilfe des Stroms winket der bläuliche Gott.
Ziſchend fliegt in den Baum die Axt, es erſeufzt die Dryade,
Hoch von des Berges Haupt ſtürzt ſich die donnernde Laſt.
Aus dem Felsbruch wiegt ſich der Stein, vom Hebel beflügelt,
In der Gebirge Schlucht taucht ſich der Bergmann hinab.
Mulcibers Amboß tönt von dem Takt geſchwungener Hämmer,
Unter der nervigen Fauſt ſpritzen die Funken des Stahls;
Glänzend umwindet der goldene Lein die tanzende Spindel,
Durch die Saiten des Garns ſauſet das webende Schiff;
Fern auf der Reede ruft der Pilot, es warten die Flotten,
Die in der Fremdlinge Land tragen den heimiſchen Fleiß;
Andre ziehen frohlockend dort ein mit den Gaben der Ferne,
Hoch von dem ragenden Maſt wehet der feſtliche Kranz.
Siehe, da wimmeln die Märkte, der Kran von fröhlichem Leben,
Seltſamer Sprachen Gewirr brauſt in das wundernde Ohr;
Auf den Stapel ſchüttet die Ernten der Erde der Kaufmann,
Was dem glühenden Strahl Afrikas Boden gebiert,
Was Arabien kocht, was die äußerſte Thule bereitet,
Hoch mit erfreuendem Gut füllt Amalthea das Horn."

(Aus Schillers „Spaziergang".)

Vorrede zur ersten Auflage.

Dieses Buch habe ich nicht als pädagogischer handworking man mit ängstlicher Rücksicht auf eine der traditionellen Lehrmethoden in der Geographie niedergeschrieben. Es will über der Mode stehen, mit dem launischen Wechsel der schulischen Zeitströmungen nichts zu tun haben.

Dagegen habe ich mit aufmerksamen Ohren auf die „Forderungen des Tages" zu lauschen versucht. Sie sollten mir sagen, was dem erdkundlichen Unterricht in den oberen Klassen deutscher Mittelschulen gegenwärtig eigentlich so recht not tut. Und die Antwort hieß: Er hat die Kenntnis der natürlichen Grundlagen des wirtschaftlichen Lebens und die Bedingungen zu dessen Weiterentwickelung einesteils im Vaterlande, andernteils bei den bedeutsameren fremden Nationen zu übermitteln.

Vor allem muß der Deutsche nach einem trefflichen Wort Friedrich Ratzels „mit seinem Vaterlande ebenso vertraut sein wie mit seinem Vaterhause". Er muß wissen, was er an seinem Land und an seinem Volk eigentlich hat, warum er auf diese beiden vertrauen darf. Er hat klar zu erschauen, inwieweit die heimische Scholle und das heimische Wirtschaftsleben zusammenhängen, die natürliche Ausstattung unserer Heimat unsere volkswirtschaftlichen Zustände beeinflußt, in welchem Fundament der Aufschwung des deutschen Gewerbes, des deutschen Handels und der deutschen Industrie so fest verankert ruht. Deshalb habe ich auch der Einführung in die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse Deutschlands so breiten Raum gegönnt. Ihr gilt die Hauptarbeit, von ihr hat man unmittelbar auszugehen und auf sie auch bei Kennzeichnung fremder Gebiete im vergleichenden Sinne, wo immer möglich, zurückzukommen. All dies aber hat mit ausgiebiger Verwertung der bereits im elementaren Geographieunterricht gewonnenen Kenntnisse zu geschehen. Hinsichtlich der Berücksichtigung des Vaterlandes hat der Lehrer der Wirtschaftsgeographie ähnliche Pfade zu wandern wie der Lehrer der Geschichte. Für ihn steht das heimische Reich, die Entwickelung seiner politischen und kulturellen Verhältnisse im Mittelpunkt der Betrachtung. Auf auswärtige Staaten nimmt er gewöhnlich nur soweit Rücksicht, als es zum Verständnis der Vorgänge in Deutschland nötig ist. — Außer unserem Vaterlande wurde den ihm unmittelbar benachbarten Ländern: Österreich, der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und weiterhin England eine eingehendere Würdigung zuteil. Haben wir doch seit alters mit ihnen ebensowohl wirtschaftlich als geschichtlich die engste Fühlung und ist

125949

daher eine gründlichere Kennzeichnung ihres wirtschaftsgeographischen Charakters durchaus geboten.

Anderseits habe ich mich bei fernen Gebieten von geringer Handels- und Verkehrsbedeutung für uns, wie es etwa Persien, Abessinien oder einzelne der amerikanischen Staaten sind, nur mit einer andeutungsweisen Erwähnung begnügt.

Warum ich diese Übersicht der Wirtschaftsgeographie nach dem wissenschaftlichen Verfahren und auf genetischer Grundlage aufgebaut habe, ist kaum eingehender auseinanderzusetzen. Kommt es mir doch hauptsächlich auf die richtige Gewinnung der wirtschaftsgeographischen Grundwahrheiten, auf tüchtiges Vergleichen und Erkennen, auf eine fortgesetzte Schulung des Beobachtens und Urteilens an, welche für den künftigen Kaufmann und Industriellen vor allem von Wichtigkeit ist. Nichts soll vereinzelt und für sich allein stehen. Die einzelnen Tatsachen sind vielmehr nach geographischen Gesichtspunkten miteinander verbunden und auseinander heraus erklärt; kurz: es ist versucht worden, den so mannigfaltigen Gesamtstoff nach bestimmten Leitgedanken geographisch zu durchtränken. Gerade die Wirtschaftsgeographie darf am allerwenigsten eine Wissenschaft der isolierten Tatsachen, „un mélange colossal des notions les plus hétérogènes", sein.

Bei der Betrachtung aller für uns Deutsche bedeutsamen Länder habe ich die Wichtigkeit ihrer geographischen Lage mit besonderem Nachdruck betont. Ich tue dies im Sinne meines Meisters Friedrich Ratzel. Er hat ausgesprochen, daß diese letztere von Natur aus assoziierend ist, daß ihre Erwägung stets zum Umblick veranlaßt. „Das Verständnis der Lage bietet die Möglichkeit, den geographischen Unterricht von innen heraus zu beleben, statt ihn mit Bemerkungen äußerlich zu verzieren, die wie der überladene Schmuck eines Barockbaues die Natur der Sache verdecken und verdunkeln."

Um das wirtschaftsgeographische Bild der für uns wichtigen Länder möglichst klar und vollständig aufzuzeigen, folgt auf die allgemeine Betrachtung derselben eine gedrängte Darstellung ihrer einzelnen natürlichen Wirtschaftsgebiete und zwar mit deutlicher Hervorkehrung der Gegensätze zwischen ihnen. Es wäre mir eine besondere Befriedigung, wenn die Lehrer der Wirtschaftsgeographie sich von der Nützlichkeit dieses Verfahrens überzeugen würden.

Über den Kolonialbesitz der verschiedenen Reiche hingegen war ich nur imstande, eine möglichst gedrängte Überschau zu bieten. Ich konnte auf so schmalem Raum bloß flüchtig seine Bedeutung für das Mutterland und den Welthandel charakterisieren.

Überhaupt habe ich mich allenthalben bestrebt, den dargebotenen Lehrstoff auf das wirklich Bedeutsame, Charakteristische und Dauernde an den wirtschaftsgeographischen Verhältnissen zu beschränken. Alle geringfügigen oder unnützen Details wurden abgestoßen, die Einzelbetrachtungen weder mit geologischem noch mit statistischem Rankenwerk überladen. Eben dadurch aber hoffe ich, daß der Unterricht auf Grund dieses Buches gewinnbringend und auch fürs praktische Leben fruchtbar wird. Nur nicht das

Gedächtnis überladen und der grundirrigen Meinung sein, die Schule müsse sich in Einzelheiten genug tun. Auch dem späteren Leben muß sein Teil bleiben. Und es wird sich in die schwierigeren erdkundlichen Tatsachen um so leichter hineinfinden, je gründlicher man in jugendlichen Jahren geographisch denken und die großen Leitlinien des Wissens von der Erde hat erfassen lernen.

Um das mir gesteckte Ziel zu erreichen, konnte ich die folgenden Ausführungen unmöglich in die Zwangsjacke jener Kompendien stecken, welche seitens des Schülers bloß ruhiges Stillsitzen und strenges Einprägen des dargebotenen Stoffminimums anstreben. Ich hatte mich vielmehr bei den Erörterungen sowohl über das eigene Vaterland als über die auswärtigen Staaten eines faltenreichen und schmucken sprachlichen Gewandes zu bedienen. Dieses letztere soll in dem Schüler von vornherein Lust und Liebe zu einem an sich schwierigen Lehrstoffe mit erwecken. Es soll ihn ferner daran hindern, sich rein mechanisch das Dargebotene anzueignen, vielmehr ihn veranlassen, sich in die wirtschaftlichen Verhältnisse der Heimat und Fremde mit Nachdenken zu versenken und mit eigenen Worten sowie nach seiner individuellen Art die Ergebnisse seiner geistigen Arbeit wiederzugeben.

Und noch eines: Mein Buch möchte keineswegs prunkendes Wortwissen vermitteln. Sein letzter, höchster Zweck soll sein, Anregungen zum Weiterdenken und Weiterforschen innerhalb des weiten Feldes der Wirtschaftsgeographie zu geben. Sind doch gerade derlei Anregungen und nicht ein „freudeloser Gedächtnisballast" das Wertvollste und Beste, was die Mittelschule ihren Zöglingen zu schenken und mit hinaus ins Leben zu geben vermag. Und so wäre es denn auch mein schönster Lohn, wenn dieses Buch einerseits die Schüler selbst beim Verlassen der Schwelle ihrer bisherigen Bildungsanstalt nicht leichthin beiseite legen, sondern zu jenen Schriften stellen würden, in denen sie noch in späterer Zeit zu blättern gedenken, sei es auch nur, um die Erinnerung an das Schulleben und die Schularbeit aufzufrischen; wenn es aber auch anderseits seinen Weg in die Familie der Zöglinge finden und dazu beitragen würde, die Teilnahme des Hauses an der Schularbeit zu erhöhen, das Band zwischen Schule und Haus enger und fester zu knüpfen.

Den Schulmännern gegenüber habe ich wohl kein weiteres Wort darüber zu verlieren, daß dieses Buch nur für geistig reifere Schüler bestimmt ist, die mit den Grundzügen der geographischen Kenntnisse bereits vertraut sind. Aber auch sie sollen keineswegs den dargebotenen Stoff vollständig ausschöpfen. Gar manches wird der Lehrer je nach der Erkenntnisstufe, der Befähigung und dem Alter seiner Klasse überschlagen (so z. B. unter bestimmten Verhältnissen die Geschichte der Entstehung des deutschen Bodens S. 23 ff.), auf manches bloß kursorisch hinweisen, manches auch nur als Lektüre verwenden. Auch bei Gebrauch dieses Buches wird sich, wie so oft im Schulleben, in der Beschränkung der Meister zeigen.

Lange habe ich darüber nachgesonnen, ob es sich empfehlen würde, dieser Übersicht der Wirtschaftsgeographie in Form eines Anhanges Erläuterungen

über alle jene Produkte beizufügen, die im Welthandel eine Rolle spielen. Schließlich konnte ich mich aus didaktischen Erwägungen hierzu nicht entschließen. Jedes tüchtige Schulbuch wird der Tätigkeit des Lehrers Ellenbogenweite lassen und seine Arbeit nicht allzusehr einschränken. Zum anderen aber wird jeder gewissenhafte Lehrer der Wirtschaftsgeographie aus der „Warensammlung" seiner Schule stets jene Rohstoffe und die aus ihnen hergestellten Industrieerzeugnisse beim Unterrichte vorzeigen und erklären, die im Welthandel als Ein- und Ausfuhrwaren von besonderem Werte sind. Wie er bei der Unterweisung in der elementaren Erdkunde Gesteinsproben aus mancherlei Gebirgen, vor allem des Vaterlandes, vorlegt, so hat er hier z. B. bei Behandlung der deutschen Kolonien Kopal und Firnis, die Erdnuß und das aus ihr gewonnene Öl, den Kakao als Bohne und gemahlen, Gummi arabicum, Elfenbein usw. aufzuzeigen und die Eigenart der verschiedenen Naturerzeugnisse im Zusammenhalt mit ihrer technischen Verwertung kurz zu erläutern. Ohne „Warensammlung" ist ein anschaulicher und ersprießlicher wirtschaftsgeographischer Unterricht ebensowenig denkbar wie der zoologische, botanische oder mineralogische Unterricht ohne das Vorzeigen und Erklären typischer Vertreter der drei Naturreiche.

Zur Veranschaulichung der Produktionsverhältnisse und ihrer natürlichen Grundlagen sowie der Wege für Verkehr und Handel fordert die wirtschaftsgeographische Belehrung ferner einen für ihre Sonderzwecke bearbeiteten, nicht allzu teuren Handatlas, wie er neuerdings im Verlag von B. G. Teubner erschienen ist. („Deutscher Handelsschulatlas" von A. Brunner und Dr. L. Voigt. 43 Hauptkarten mit zahlreichen Nebenkarten. In Ganzleinwand gebunden 2 Mark.)

Zum Schlusse noch eine Andeutung zur Geschichte der Entstehung dieses Buches. Es ist aus einer 19jährigen Lehrerfahrung an der mir lieb gewordenen Städtischen Handelsschule in München heraus entstanden. Und zwar habe ich es durchaus selbständig und ohne mich an die Pläne oder Vorbilder anderer zu halten geschrieben. Während langer Jahre hat mich der Unterricht in der Wirtschaftsgeographie mehr gelehrt als alle Kompendien hierüber zusammen. Er hat mir auch manchen neuen Pfad gezeigt, den ich ohne Zaudern betrat. So bin ich, ich glaube das wohl in aller Bescheidenheit gestehen zu dürfen, zu frischer, anhaltender Selbstbewegung gelangt und an manche frei gelegene Stelle gekommen, die mir eine weitere Aussicht bot als der Blick in das Schrifttum der Leitfäden.

Später kam ich sodann zu einzelnen Vorarbeiten für das vorliegende Buch. 1902 erschien mein „Deutsches Wirtschaftsleben" als 42. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" bei B. G. Teubner. Dann folgte die Verabfassung zweier Abhandlungen zur Wirtschaftsgeographie Deutschlands und der außerdeutschen Länder in den von Herrn Regierungsrat Dr. Stegemann-Braunschweig geleiteten Sammelwerken „Der deutsche Kaufmann" und „Der deutsche Großkaufmann" (ebenfalls bei B. G. Teubner). — Im Frühjahr 1904 forderte mich weiterhin mein verehrungswürdiger Rektor, Herr Professor Dr. J. Ritz an der Städtischen Handelsschule in München, auf, die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse Deutschlands zu Nutz und Frommen der gebildeten

Allgemeinheit unseres Volkes systematisch und doch leicht lesbar darzustellen. Seiner Aufforderung bin ich mit innerer Freude gefolgt und habe als Programm zum 36. Jahresbericht der Münchener Handelsschule „Beiträge zum Verständnis des deutschen Wirtschaftslebens" veröffentlicht.

Auf alle diese Vorarbeiten habe ich mich natürlich bei den nachstehenden Ausführungen zur Wirtschaftsgeographie Deutschlands ausgiebig gestützt. — Als das Manuskript meiner Arbeit nahezu fertig vorlag, erschien der außerordentlich wertvolle und inhaltreiche, allerdings nicht für die Hand der Schüler gedachte 2. Band vom „Grundriß der Handelsgeographie" von Dr. M. Eckert. Ich habe ihm nachträglich zahlreiche Hinweise auf Produktion, Handel und Verkehr der außerdeutschen Länder entnehmen können. Endlich verdanke ich den „Grundzügen der Handels- und Verkehrsgeographie" von Dr. E. Deckert mancherlei Angaben über Lage, Industrie und Handel der bedeutsamsten außerdeutschen Städte.

Die mühevolle Durchsicht der ersten Druckkorrektur hatte mein Kollege und Freund, Herr Reallehrer Dr. H. Rid von der Städtischen Handelsschule in München, zu besorgen die Güte. Ich sage ihm dafür auch an dieser Stelle aufrichtigen Dank.

So trete denn dieses Buch seine Wanderung hinaus in die deutschen Lehranstalten an. Möchten diejenigen Schulmänner, welche ihm Einlaß gewähren wollen, über seinen Schwächen nicht übersehen, daß es aus treuer vaterländischer Gesinnung und mit der praktischen Tendenz geschrieben wurde, an seinem geringen Teile dazu mitzuhelfen, daß im Wettbewerb mit den anderen Welthandelsvölkern das sieghafte Vertrauen auf die eigene Kraft bei uns Deutschen stets lebendiger und stärker werde!

München, im Januar 1905.

Dr. Christian Gruber.

Vorrede zur zweiten Auflage.

In immer weiteren Kreisen beginnt man die Bedeutung eingehender wirtschaftsgeographischer Kenntnisse zu erkennen und zu schätzen; in rasch steigendem Maße sucht man Aufschlüsse über wirtschaftspolitische Fragen, Grundlagen für die gesetzliche Regelung volkswirtschaftlicher Materien, Anregungen für die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs aus den Feststellungen der Wirtschaftsgeographie zu schöpfen. Dem einzelnen aber bieten ihre Übersichten, Gegenüberstellungen und Vergleiche wertvolle Fingerzeige für seine Entschließungen auf den Gebieten der Industrie, des Handels, der Technik und der Bodenausnützung, und so werden sie manchem ein mächtiger Ansporn zu fruchtreicher sozialer Betätigung, eine Quelle tüchtigen, auf dem Boden gesunder Wirklichkeit dahinschreitenden Strebens und wirtschaftlichen Gewinns.

Neben diesen praktischen Erfolgen aber erfließt aus der Beschäftigung mit den Lehren der Wirtschaftsgeographie namentlich für die heranwachsende Jugend der hohe Vorteil formaler Schulung, die nicht bloß das Wirkliche mit Interesse erfassen und gedächtnismäßig festhalten, sondern auch Schlüsse und Folgerungen aus den übermittelten Tatsachen ziehen lehrt und so zu einer selbständigen, vielseitigen Verarbeitung des Gebotenen hinleitet.

Möge auch die 2. Auflage des vorliegenden Werkes, deren Bearbeitung der allzu früh aus seinem reichen Wirkungskreise abgerufene Verfasser der Erstauflage leider nicht mehr übernehmen sollte, in diesem Sinne wirksam werden! Möge sie dazu beitragen, die Freude am Studium der Wirtschaftsgeographie zu erhöhen und damit zugleich die Lust zu tätiger Mitarbeit an den sozialen und wirtschaftlichen Aufgaben unserer Zeit zu wecken und zu steigern.

München, im März 1908.

Dr. Hans Reinlein.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorrede zur 1. Auflage III
Vorrede zur 2. Auflage VIII
Inhaltsverzeichnis IX

Erster Abschnitt.
Deutschland.

Erster Teil: Die natürlichen Voraussetzungen für die Wirtschaftsverhältnisse Deutschlands im allgemeinen.

1. Die geographische Lage Deutschlands und ihre wirtschaftliche Bedeutung 1
   A. Die Wirkungen von Deutschlands Lage auf dem Erdball überhaupt 1
   B. Der Einfluß von Deutschlands Lage auf Klima u. Naturproduktion 2
   C. Die Bedeutung der zentralen Stellung unseres Vaterlandes innerhalb der europäischen Kulturstaaten für Verkehr u. Handel 9
2. Welche wirtschaftlichen Folgen haben unsere offenen Grenzsäume? . 12
3. Der wirtschaftsgeographische Einfluß von Deutschlands Gestalt und Ausdehnung 18
4. Die Einwirkungen des geologischen Aufbaus und der Bodengestalt des Reichsgebietes auf das deutsche Wirtschaftsleben 21
5. Die vaterländischen Gewässer als Verkehrsstraßen 30
6. Das deutsche Volk und seine wirtschaftliche Betätigung 34
   A. Der Volkszuwachs im Reich 34
   B. Die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Reichsteilen 35
   C. Einheitliche Grundzüge in der Mannigfaltigkeit des deutschen Wirtschaftslebens 36

Zweiter Teil: Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Deutschlands.

1. Alpen und Alpenvorland 39
2. Ostbayern 45
3. Das Gebiet des Deutschen Juras 47
4. Neckar- und Mainlande 49
   A. Neckarland 49
   B. Mainland 50
5. Die oberen Rheinlande 52
6. Die Mittelrheinlande und ihre nördliche Nachbarschaft 56
7. Die vulkanischen Berglandschaften Mitteldeutschlands und das Wesergebirge 59
8. Thüringen und die Harzländer 62
9. Erzgebirge und sächsisches Elbegebiet 67
10. Sudeten und schlesisches Flachland 70
11. Das Nordseehinterland 73
12. Das Ostseehinterland 77

Seite

Dritter Teil: Übersicht über die Produktions-, Handels- und Verkehrsverhältnisse in Deutschland.

1. Landwirtschaftliche Produktion 81
2. Produktion an Bodenschätzen 84
3. Die Beziehungen zwischen Deutschlands Industrie und seinem Welthandel 88
4. Ein Blick auf das deutsche Verkehrswesen 95

Vierter Teil: Das deutsche Kolonialreich.

1. Ausdehnung und Küsten seiner Einzelgebiete 101
2. Die deutschen Kolonien (Schutzgebiete) in Afrika 102
   - A. Allgemeines 102
   - B. Togo 102
   - C. Kamerun 103
   - D. Deutsch-Südwestafrika 105
   - E. Deutsch-Ostafrika 106
3. Die deutschen Schutzgebiete in der Südsee 108
4. Kiautschou 110

Zweiter Abschnitt.
Die außerdeutschen Länder.

Österreich-Ungarn.

1. Der Einfluß von Österreich-Ungarns Lage auf seine wirtschaftlichen Verhältnisse 113
2. Die Wirkungen der Grenzverhältnisse und der Umrißgestalt der Monarchie 114
3. Österreich-Ungarn als Land geographischer Gegensätze 116
4. Die Handelsbedeutung des Kaiserreiches 121
5. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Österreich-Ungarns 122
   1. Die Alpenländer 122
   2. Die Karstländer 127
   3. Die Sudetenländer 128
   4. Die Karpathenländer 130

Die Schweiz.

1. Ihre Binnenlage und deren wirtschaftliche Wirkungen 132
2. Die wirtschaftlichen Beziehungen der Schweiz zu ihren Grenzländern 133
3. Bevölkerungsmischung in der Schweiz und deren Folgen 134
4. Die Bodengestalt der Schweiz in ihren Beziehungen zum Wirtschaftsleben 135
5. Das Klima und dessen Einfluß auf die Naturproduktion 136
6. Die gewerbliche Tätigkeit in der Schweiz im Zusammenhange mit den natürlichen Verhältnissen 138
7. Die Schweiz als Handels- und Verkehrsstaat 139
8. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete der Schweiz 140
   1. Das Juraland 140
   2. Die Flachschweiz 141
   3. Die Hochschweiz 142

Frankreich und seine Kolonien.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung der geographischen Lage Frankreichs und seine Seegrenzen 144

Seite

2. Frankreichs Landgrenzen 146
3. Die wirtschaftsgeographischen Einflüsse von Frankreichs Umrißform, Bodengestalt und Bodenergiebigkeit 147
4. Das Klima Frankreichs und seine wirtschaftlichen Folgen 152
5. Frankreichs Bodenschätze 155
6. Die industrielle Betätigung in Frankreich 155
7. Der französische Welthandel und seine Mittel 156
8. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Frankreichs 157
   1. Das atlantische Frankreich 158
      A. Das Hinterland des Kanals 158
      B. Das Hinterland des Ozeans 159
   2. Das mittelmeerische Frankreich 160
9. Frankreichs Kolonien 161

Die Niederlande und Belgien.

Ein Vergleich 163

Das britische Weltreich.

1. Wodurch wurde Großbritannien zu einem wirschaftlichen Weltreich? 171
2. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Großbritanniens 177
   A. England-Schottland 177
      Der äußere agrarische Südosten Englands 177
      Der innere industrielle Südosten Englands 178
      Die englischen und schottischen Gebirgslandschaften 179
   B. Irland 180
3. Großbritanniens Kolonialreich 181

Dänemark und seine Nebenländer 185

Skandinavien.

1. Allgemeines über die Lage Skandinaviens und seine Beziehungen zum Meere 188
2. Vergleich zwischen der atlantischen u. baltischen Seite Skandinaviens 189

Das russische Weltreich.

1. Über den Charakter Rußlands als Riesen- und Binnenstaat . . . 195
2. Rußland ein Gebiet geographischer Einheitlichkeit und Einfachheit 196
   A. Hinsichtlich der Bodengestalt 196
   B. Hinsichtlich der Gesteinsbeschaffenheit 197
   C. In bezug auf die Bewässerung 197
   D. In bezug auf das Klima 198
   E. Hinsichtlich der Bevölkerung 198
3. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Rußland 198
4. Das außereuropäische Rußland 202

Vergleichender Überblick über die wirtschaftsgeographische Bedeutung der südeuropäischen Halbinseln und ihrer Kolonialgebiete 207

Die selbständigen Staaten Asiens.

1. Das chinesische Reich 221
2. Das Kaisertum Japan 223
3. Das Kaisertum Korea 226
4. Das Königreich Siam 226
5. Das Königreich Persien und Afghanistan 226

Seite

Selbständige Staaten in Afrika.

1. Marokko 227
2. Abessinien 228
3. Die Negerrepublik Liberia 228

Ein Streiflicht auf die selbständigen Länder Amerikas und besonders auf die Vereinigten Staaten 229

Die wirtschaftliche Bedeutung der Ozeane.

1. Über die Bedeutung der Ozeane für die Weltwirtschaft der Völker überhaupt 235
2. Die weltwirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Weltmeere . . . 236
   A. Vergleich zwischen dem Atlantischen und Großen Ozean. . . 236
   B. Der Indische Ozean 240
   C. Nördliches und Südliches Eismeer 241

Erſter Abſchnitt

Deutſchland

Erster Teil.

Die natürlichen Voraussetzungen für die Wirtschaftsverhältnisse Deutschlands im allgemeinen.

1. Die geographische Lage Deutschlands und ihre wirtschaftliche Bedeutung.

A. Die Wirkungen von Deutschlands Lage auf dem Erdball überhaupt.

Deutschland nimmt unter den Ländermassen der Erde eine fast zentrale Stellung ein. Liegt es doch nahe der von England gebildeten Mitte der Landhalbkugel auf unserem Planeten. Dadurch reiht es sich einerseits den wichtigsten Kultur- und Handelsstaaten in der alten Welt unmittelbar an: Frankreich, den Niederlanden und Belgien, England, Rußland, Österreich, der Schweiz und kann mit ihnen allen bequem und rasch in Verbindung treten. Anderseits werden aus diesem Grunde seine Verkehrsbeziehungen zu den übrigen Teilen der Erde etwas erleichtert, und zwar vor allem zum Lande der nächsten Zukunft, der wirtschaftlich mächtig aufstrebenden Union Nordamerikas.

Auch in klimatischer Hinsicht kommt Deutschland eine Mittelstellung zu. Zwar liegt es mathematisch nicht so genau mitten zwischen dem Äquator und dem Nordpol, wie Frankreich und Österreich, sondern etwas weiter gegen Norden gerückt. Aber es fand seinen Platz doch zwischen den heißen und kalten Erdstrichen mitten in der nördlich gemäßigten Zone: ein Umstand, der für die vaterländische Naturproduktion von folgenreicher Bedeutung ist. (Siehe S. 4 ff.)

An den Ozean freilich, auf welchen $^7/_{10}$ des gesamten Weltverkehrs treffen, ist Deutschland bei weitem nicht derart eng gekettet, wie etwa Großbritannien. Auch zieht es viel weniger Handelsvorteile aus seinen Meeresgrenzen als Frankreich. Trotzdem hat es durch seinen Anteil an Nord- und Ostsee und den Zug zum Meere hin, der durch seine Mitte und das weitausgespannte nördliche Tiefland infolge der gemeinsamen Hauptrichtung aller größeren Flüsse geht, gar manches vor Österreich-Ungarn und dem europäischen Rußland voraus. Letzteres hat man wegen seiner geringen und für den Verkehr vielfach nicht günstigen Küstenstrecken

geradezu mit einem gefesselten Riesen verglichen. Dem „Kaiserreich an der Donau" aber fehlt ein Hafenplatz am Schwarzen Meere, wohin sich sein Hauptstrom ergießt. Weiterhin ist seinem vielfach gebuchteten, über 2000 km langen Gestade an der Adria kein produktives und leicht zugängliches Hinterland eigen. (Über die Bedeutung von Deutschlands Anteil am Meere s. S. 15 ff.)

B. Der Einfluß von Deutschlands Lage auf Klima und Naturproduktion.

Deutschland lagert massig zwischen dem 47. und 56.° n. B. Es hat den mannigfaltigsten Wechsel der Bodenformen zwischen den vielfach schneeumhüllten Bergmauern der Alpen und den ausgedehnten Tiefebenen an Nord- und Ostsee. Im Osten steht es unter dem Einflusse des Landklimas von Osteuropa mit seinen langen und kalten Wintern; im Süden unter dem kühlen Hauch der Alpen; im Westen und teilweise im Norden unter den feuchtwarmen Winden, die vom Atlantischen Ozean her wehen. Durch alle diese Umstände wird das vaterländische Klima zwar vielfachem Wechsel unterworfen. Trotzdem geht durch dasselbe ein gewisser einheitlicher Zug. Er wird hauptsächlich durch den stufenähnlichen Aufbau hervorgerufen, den Deutschlands Bodengestalt im allgemeinen besitzt. Im Süden recken sich bis fast 3000 m Seehöhe die Gipfelhäupter und Felsstirnen der Alpen empor. An sie schließt sich die oberdeutsche Hochebene wie eine gewaltige Schwelle an, die zur breiten Zone der deutschen Mittelgebirge führt. Erst an deren Nordfuß beginnt sodann das germanische Tiefland. Die kühlen Winde nun, welche von den Alpen über weite Striche Oberdeutschlands und von den meisten Mittelgebirgen über die umliegenden Gegenden wehen, üben auf das Klima unserer Heimat einen deutlich fühlbaren Einfluß aus. Und so bringt es denn der treppenförmige Aufbau Deutschlands mit sich, daß gleichsam eine Abgleichung der klimatischen Verhältnisse stattfindet. Der Süden hat eine geringere geographische Breite; aber er liegt beträchtlich hoch, wird von ansehnlichen Berglandschaften durchzogen und hat teilweise schnee- und eisreiche Gebirgsmauern als Hinterland. Der Norden dagegen weist zwar eine größere geographische Breite auf, doch zeigt er durchschnittlich eine nur unbeträchtliche Höhenlage; dazu steht seine ganze Westhälfte unter dem wohltätigen Einfluß der vom Atlantischen Weltmeer kommenden Winde. Sie verbreiten ihre vom Golfstrom erhaltene Wärme weit hinein ins Binnenland. Dadurch erhalten ausgedehnte Gebiete Norddeutschlands Jahrestemperaturen, die ihnen nach ihrer geographischen Breite und ihrer geringen Höhenlage allein nicht zukommen würden.

Aus diesen Gründen bemessen sich erstens die Unterschiede der mittleren Jahrestemperaturen im Reich, von den höheren Berglandschaften abgesehen, im allgemeinen bloß auf etwa

4° C. Sodann liegen die klimatischen Gegensätze nicht zwischen Süden und Norden, sondern zwischen Osten und Westen. Bayern und Schwaben sind kühler als Friesland oder Holstein. An einem der tiefgelegenen Quellseen des Pregels im äußersten Ostdeutschland aber hat man eine Januarkälte, die man in Westdeutschland erst wiederfindet, wenn man den 1100 m hohen Brockengipfel im Harz besteigt.

Bekanntlich bildet das Rheingebiet und vor allem die Sohle des Stromtales von Basel ab (Oberrheinische Tiefebene) wegen der tiefen und zugleich geschützten Lage die klimatisch am meisten bevorzugte Gegend Deutschlands. Hier lagert ein Landstrich mit hohen Sommer- und milden Wintertemperaturen.[1]) Aus den gleichen Ursachen sind auch die Rinnen des unteren und mittleren Mains und Neckars begünstigt.[2])

Die norddeutschen Tieflandstrecken besitzen östlich der Ems eine durchschnittliche Jahreswärme von 8—9, östlich der Oder von 7—8, die deutschen Mittelgebirge (abgesehen vom kühlen Oberharz, Erz- und Riesengebirge, Wasgen- und Schwarzwald sowie dem ostbayerischen Grenzgebirge) eine solche von 6—8, die oberbayerische Hochebene von etwa 7 Celsiusgraden.

Nicht minder wichtig als die Temperatur sind die Niederschläge und ihre geographische Verteilung innerhalb des Reiches. Die mittlere jährliche Niederschlagshöhe bemißt sich für Gesamtdeutschland auf rund 710 mm. Auf die norddeutsche Tiefebene treffen durchschnittlich 610, auf die mitteldeutschen Gebirge 690, auf Süddeutschland 820 mm. Demnach ist in Deutschland das Maß der Niederschläge von der Höhe der verschiedenen Gebiete abhängig. Die hervortretendsten Gebirgsmauern haben den meisten Regen und Schnee, Tau und Reif.[3]) Bei gleicher Seehöhe sind natürlich jene Gebirgszüge am regenreichsten, die am leichtesten von den feuchten Westwinden erreicht werden können und denen vorgelagerte Höhen die Feuchtigkeit nicht vorwegnehmen: Lothringische Hochfläche und Wasgenwald, Hunsrück und Venn, Teutoburgerwald und Harz. — Außerdem ist von Bedeutung, daß die den Regenwinden zugekehrten West- und teilweise auch Nordseiten unserer Gebirgsländer höhere jährliche Niederschläge erhalten, als die Ost- bezw. Südhänge.

Eine Eigentümlichkeit in der Verteilung der Niederschläge innerhalb des Reiches bringt endlich noch der von Westen nach Osten abnehmende

1) Straßburg zeigt 9.6, Köln 10.1, der ganze Landstreifen am deutschen Rhein 9° C als mittlere Jahrestemperatur.

2) Heidelberg und Würzburg haben 9.9, Frankfurt hat 9.7° als Jahresmittel.

3) In den Bayerischen Alpen mißt man stellenweise jährlich über 2000, im Wasgenwald zwischen 1950 und 1775, auf dem Brocken 1700, im Riesengebirge 1400 mm Niederschläge.

Einfluß des Meeres auf das norddeutsche Tiefland hervor. Im allgemeinen ist dieses ein breites Trockengebiet mit vorwiegenden Sommerregen. Immerhin entfallen aber auf das Gestade der Nordsee 700—850, auf das Nordseehinterland 500—700 mm an Niederschlägen, während auf das östliche Niederdeutschland bloß 400—550 mm kommen. Nur im oberen und zum Teil mittleren Rhein-, sowie im unteren Moseltal begegnet uns eine ähnliche Armut an Niederschlägen wie im Ostseehinterland, weil eben dort die benachbarten Berglandschaften Regen und Schnee an sich ziehen. Zugleich fällt hier aber, im Gegensatze zur Tiefebene des Nordens, der größere Teil der Niederschläge in das Winterhalbjahr, was den Anbau von Wein und edlem Obst in hohem Maße fördert.

Durch sein nicht allzu warmes und im ganzen keineswegs trockenes Klima wird unser Vaterland zum Lande der Wälder, Wiesenflächen und Getreidegelände. Über ¼ des Bodens — fast genau 14 Millionen Hektar — decken Forstbestände (in Schweden und Rußland annähernd $^4/_{10}$, in Österreich-Ungarn $^3/_{10}$, in der Schweiz und Frankreich fast $^2/_{10}$). Von ihnen entfallen 90% auf Hochwald. Der Bodenwert aller vaterländischen Wälder, in denen das Nadelholz allenthalben vorherrscht, wird auf 3 Milliarden Mark geschätzt. Ihre Mäntel verhüllen nicht bloß den größten Teil der Alpen und Mittelgebirge; sie geben auch der oberdeutschen Hochebene, ausgedehnten Flächen des nördlichen Tieflandes und einzelnen Küstenstrichen am Gestade der Ostsee einen eigenartigen Charakter. Wir begegnen ihnen längs der uralten Völker- und Kulturstraße am Rhein im Westen wie in den mehr als ein Jahrtausend später kolonisierten Gebieten im äußersten Osten des Reichs. Und mag die Eigenart des deutschen Waldes auch nur durch verhältnismäßig wenige Baumarten bestimmt werden, an kraftvoller Schönheit wie an hohem wirtschaftlichen Werte wird derselbe vom Waldbestande keines anderen Landes übertroffen. — Durch Waldarmut fallen nur einzelne Landstriche des deutschen Nordens auf: die Küstengebiete der Nordsee, Holsteins, West- und Ostpreußens und das Bereich der Lüneburger Heide.

Trotz seiner hervorragenden Waldfülle muß indessen Deutschland hauptsächlich wegen des Aufblühens seiner Industrie[1]), der Verdichtung des Verkehrsnetzes zu Lande und des großartigen Schiffsbaues riesige Mengen von Holz und Holzwaren einführen. Die Gesamteinfuhr an solchen beträgt gegenwärtig rund 287 Millionen Mark im Jahre, während die Ausfuhr nur an 50 Millionen Mark ausmacht.

1) Auch die in beständiger Zunahme begriffene Papierbereitung aus Holz ist hier hervorzuheben. Von den rund 4000 Papierfabriken der Erde entfallen auf Deutschland vergleichsweise die meisten, nämlich über 700, während man in England bloß 650, in Frankreich 525, in Österreich-Ungarn und Italien je 100 derselben zählt. Und von den Rohstoffen im Gewichte von beiläufig 65 Mill. dz, welche jene 4000 Fabriken jährlich brauchen, treffen nicht weniger als 45 Mill. dz auf Holz und Stroh.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Kapitalsummen, die für Holz und Holzwaren alljährlich ins Ausland strömen, durch Aufforstung der deutschen Ödländer beträchtlich vermindert werden könnten. Zwar ist nie zu erwarten, daß der stetig anwachsende Holzbedarf unseres Großgewerbes vollständig im Inlande gedeckt werden kann. Aber Tausende von Kubikmetern Werk- und Brennholz können alljährlich mehr gewonnen werden, falls man der Waldkultur auf vielen Moorwiesen, Hutungsplätzen und kahlen Höhenzügen die gleich sorgsame Pflege angedeihen ließe wie neuerdings auf einigen südbayerischen „Mooſen" und auf der Lüneburger Heide, wo an Stelle des Torfsumpfes und melancholischer Sandstrecken vielfach stämmige Forstbestände getreten sind, die das stiefmütterlich arme Aussehen dieser Gegenden verhüllen und mildern.

Nicht minder kennzeichnend als der Wald sind Wiese und Ackerland für das Antlitz der deutschen Kulturlandschaft. Sie sind in stärkerem Maße von den klimatischen Verhältnissen abhängig als die Forstbestände, denen von Natur aus ursprünglich das Land gehört. Rund $^1/_6$ des deutschen Bodens ist Wiesen- und Weideland (gegen 30% in Großbritannien, 25% in Österreich-Ungarn, aber nur 4% im europäischen Rußland). Wiesen und Weiden herrschen überall dort vor, wo die Höhenlage des Landes Kühle und Feuchtigkeit zugleich bedingt oder der Einfluß des Seeklimas sich stark geltend macht. Am grasreichsten sind daher das Gebiet der deutschen Alpen und ihr unmittelbares Vorland, die Marschenebenen nahe der Nordsee, die Lüneburger Heide, die preußische Küstenzone, die Rheinprovinz sowie das nördliche Vorland von Harz und Teutoburger Wald. Außerdem decken das mitteldeutsche und das herzynische Waldgebirge, also Westerwald, Taunus, Vogelsberg, Rhön, Thüringerwald, Harz, Teutoburgerwald und bergische Höhen, Wasgen- und Schwarzwald, deutschen Jura, Fichtelgebirge und Bayerwald teils üppige Matten, teils wenigstens zur Weide noch genügende Grasnarben.

Am wiesenärmsten sind die klimatisch am meisten begünstigten Landschaften des Reiches: das Rhein-, Neckar- und Maingebiet. Dort bildet in der Hauptsache die Kultur der Reben, der Obstbäume, mancher Handelsgewächse (Hopfen, Tabak, Zuckerrüben, Zichorie, Mohn, Hanf) und des Getreides die Grundlage der Lebensführung der Bewohner. Wiesenarm sind außerdem die Landstriche im Süden des Harzes und am Ostrande des Thüringerwaldes, die wegen der vorgelagerten Gebirge nur geringe Niederschläge erhalten. Dort liegen in Gegenden mit hoher Sommerwärme und trockenen Herbstmonaten bei Erfurt und Quedlinburg unseres Vaterlandes schönste Gartenländer.

Infolge der beträchtlichen Ausdehnung des Wiesen- und Mattengeländes ist Deutschland zu lohnender Viehzucht in weiten Gebieten trefflich geeignet. In der Tat zählte man denn auch Ende 1904 im Reiche

über 4¼ Millionen Pferde, 19½ Millionen Rinder, fast 19 Millionen Schweine, an 8 Millionen Schafe und 3¼ Millionen Ziegen.[1]) Dazu kamen noch etwa 65 Millionen Stück Federvieh und über 2½ Millionen Bienenstöcke. — Zur Pferdezucht eignen sich hauptsächlich die weiten Ebenen Südbayerns und des Nordens. Dort wird sie in Ostpreußen (Trakehnen), Westpreußen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Posen vortrefflich betrieben. — Trotzdem mußten 1905 weit über 100 000 Pferde im Wert von 91 Millionen Mark eingeführt werden. In den grasreichen Küstenländern findet sich das Niederungsrind. Seine Milchergiebigkeit rief die großen Meiereien Norddeutschlands mit ihrer bedeutenden Butterfabrikation hervor. (In Schleswig-Holstein z. B. sind unter den Rindern 75% Milchkühe, am Niederrhein im Regierungsbezirk Düsseldorf 70%, im übrigen Norddeutschland 55—65%). Zudem ist das Niederungsrind außerordentlich mastfähig. Im deutschen Süden und den Mittelgebirgen herrscht dagegen das Bergrind vor, das auch als Arbeitstier gut verwendbar ist und die gründliche Ausnützung der Alpenmatten (besonders im Algäu) und Bergweiden ermöglicht. Im ebeneren Mitteldeutschland endlich findet sich Niederungs- und Bergrind gemischt. Die Rinderdichte ist dort am größten, wo Kleingüter, eine starke Durchschnittsbevölkerung und größere Städte nebeneinander vorkommen. So hat beispielsweise Württemberg dreimal soviel Rinder als Pommern und außerdem ist die Rinderdichte am hervortretendsten in Sachsen-Altenburg, Schleswig-Holstein, Bayern und dem Kgr. Sachsen (Wert aller Rinder etwa 3500 Millionen Mark). — Die ungewöhnliche Zunahme der Schweinezucht weist darauf hin, daß sie sich auch für den Kleinbauern mehr und mehr lohnt. Sie fällt um so stärker ins Gewicht, als im Fleischkonsum der Deutschen, der etwas über 30 kg auf den Kopf beträgt, vor allem auf dem flachen Lande das Schweinefleisch von Wichtigkeit erscheint und sich auch die Arbeiterbevölkerung der Städte vielfach von Wurstwaren hauptsächlich aus diesem Fleische nährt. Schweinezucht wird denn auch über das ganze Reich hin dort mehr, hier minder betrieben. — Die Schafzucht in Deutschland ist durch die Einfuhr billiger Wolle aus Australien, Argentinien und dem Kapland stark zurückgegangen. Die Wollpreise betragen gegenwärtig nur etwas mehr als die Hälfte von früher. Daher beträgt auch die Zahl des Schafviehes nunmehr bloß noch ein Drittel derjenigen vor 40 Jahren. Am bedeutsamsten ist die Schafzucht gegenwärtig noch in Norddeutschland. Vielleicht ließe sich der deutschen Schafzucht einigermaßen aufhelfen dadurch, daß die Schafe in stärkerem Maße (etwa wie

1) Und zwar wuchs im Zeitraume von kaum 40 Jahren die Zahl der Pferde rund um 1 Million, der Rinder um 4 Millionen, der Schweine um 12½ Millionen, der Ziegen um 1½ Millionen an.

in Frankreich) zur Fleischlieferung herangezogen würden; dabei darf jedoch nicht übersehen werden, daß der Rückgang in der Hauptsache durch eine gegen früher so viel intensiver gewordene Ausnützung des Kulturlandes bedingt ist. — Die Geflügelzucht wird in Deutschland bei weitem noch nicht in dem Maße betrieben, wie es notwendig wäre und sich bei dem gewaltigen Bedarf an Fleisch, Eiern und Bettfedern auch lohnen würde. Betrug doch 1905 die Einfuhr an diesen Waren — hauptsächlich aus Österreich-Ungarn und Rußland — allein volle 202 Millionen Mark. — Die deutsche Bienenzucht erzeugt ungefähr ein Viertel des gesamten europäischen Honigertrags im Werte von annähernd 15 Millionen Mark. Hierzu kommt noch Wachs im Werte von etwa 4 Millionen Mark. — Die Fischerei endlich gewinnt in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr an Wichtigkeit. Hat man doch auch im Binnenlande eingesehen, daß sich vor allem Seefische als Volksnahrungsmittel außerordentlich eignen. Die Binnenfischerei freilich ist trotz der künstlichen Fischzucht in ihren Erträgnissen wegen des lebhaften Verkehrs auf den Seen, der für die Schiffahrt notwendigen Strombauten und der Zuführung von Abwässern aus den industriellen Anlagen in die Flüsse wesentlich zurückgegangen. Man schätzt ihren jährlichen Ertrag gegenwärtig kaum mehr auf 40 Millionen Mark.[1]) Hingegen hat die Seefischerei neuerdings unter dem Schutze der Kriegsmarine einen so riesenhaften Aufschwung genommen, daß schon Ende 1900 die Flotille der Nordseefischer allein aus 122 Dampfern und 420 Segelschiffen bestand. Und doch ist die Fischerei in der Nordsee mit Ausnahme eines 3 Seemeilen breiten Gürtels, welcher ausschließlich der deutschen Küstenfischerei dient, international und wird neben uns Deutschen hauptsächlich von den Engländern, Niederländern und Belgiern, den Dänen und Skandinaviern, Franzosen und Schotten betrieben. Sie liefert hauptsächlich Schellfische, Schollen, Heringe, Seehechte und Seelachse, sowie Kabeljau und Dorsche; in Westschleswig auch Austern. Ihre Erträgnisse werden durch die Fischereigesellschaften massenweise bis in den äußersten Süden des Reiches geschickt, wo sie sich rasch eingebürgert haben. Aus der Ostsee, in welcher sich die Fischerei mehr auf die Küstensäume beschränkt, gewinnt man hauptsächlich wiederum Heringe, Schollen, Dorsche, Hechte und Lachse — aber zudem noch Sprotten, Flundern und Aale. In hervorragendem Maße treibt man an den beiden deutschen Meeren auch die Räucherung von Heringen und Sprotten. Im Jahre 1905 waren von den deutschen Seeschiffen

1) Den wertvollen Lachs fängt man in Rhein und Weser, sodann auch in Elbe, Weichsel und Oder. Forellen, Äschen und Huchen enthalten die rascheren Gewässer der süd- und mitteldeutschen Berglandschaften. Störe gewinnt man in der unteren Elbe (Elbkaviar). Die norddeutschen Seen liefern Aale, Schleien, Maränen, Hechte und Barsche; Karpfen- und Forellenzucht wird in den Teichen der Oberpfalz und Frankens, der Lausitz und Schlesiens getrieben.

342 Segler mit mehr als 19 000 Registertonnen und 166 Dampfer mit fast 28 000 Registertonnen ausschließlich für den Fischereibetrieb in Verwendung. Und doch deckt der Ertrag der deutschen Binnen- und Seefischerei zusammen bei weitem nicht den Bedarf. 1905 betrug die Einfuhr an frischen, gesalzenen und geräucherten Fischen — hauptsächlich aus England, Holland und Skandinavien — 52 Millionen Mark, wovon allein 44 Millionen auf gesalzene Heringe entfielen.

* * *

Dem Ackerbau ist die vaterländische Scholle nicht in jenem hohen Maße günstig wie gemeinhin gerühmt wird. Die schwieligen Hände der deutschen Bauern gemahnen daran, wie hart die Arbeit mit Pflug und Spaten, Sense und Sichel in unserer Heimat ist. Die Kiese und Gerölle in Oberdeutschland, die schwer verwitternden Granite und Gneise im Wasgen- und Schwarzwald, Bayerwald und Fichtelgebirge, die kalkigen Juragesteine Frankens und Schwabens, die Keupersande im weiten Umkreis bei Nürnberg, die Schieferschichten zu beiden Seiten des mittleren Rheins, die schwer zersetzlichen vulkanischen Gesteine im Gebiete von Eifel- und Siebengebirge, Vogelsberg und Meißner, Rhön- und Thüringerwald, die Schutt- und Sandmassen sowie die Moore und Brüche des norddeutschen Flachlandes: sie alle schmälern die Anbaufähigkeit des Bodens. Dazu kommen noch die beträchtliche Höhe der meisten Berglandschaften Süd- und Mitteldeutschlands und die durch sie hervorgerufenen ungünstigen Klimaverhältnisse.

Über 48½% der Fläche des Reiches fallen dem Ackerlande zu (in Frankreich die Hälfte, in Österreich ⅓, in Großbritannien $^{5}/_{10}$, in Rußland ⅛), während der Landwirtschaft treibende Teil des Volkes auf etwa ein Drittel der Gesamtbevölkerung herabgesunken ist. Doch darf nicht übersehen werden, daß trotz der Abnahme der landwirtschaftlichen Bevölkerung die Bodenproduktion infolge des verbesserten Betriebes ein stetiges Anwachsen zeigt. Allerdings lohnt sich gegenwärtig der Getreideanbau auf geringem Boden nur noch wenig. Daher wird er dort auch künftighin mehr und mehr von der Viehzucht verdrängt werden.

Getreide, Hack- und Gartenfrüchte gedeihen besonders in Gebieten mit beträchtlicher Sommerwärme und geringen Niederschlägen während der Erntemonate. Diese Bedingungen gewährt das kontinentale oder Landklima in höherem Maße als das Seeklima. Deshalb gehören auch in der Hauptsache die Landstriche mit bedeutendem Ackerbau in Deutschland dem Gebiete des Landklimas an. Besonders finden sie sich natürlich dort, wo gleichzeitig eine günstige Bodenzusammensetzung die Arbeit mit Pflug und Karst lohnt. Und so erreicht denn auch das Acker- und Gartenland im Umkreis des Harzes und Thüringen, im Rhein-, Main- und Neckargebiet, im vorpommerischen Küstenstrich, in der Mark, den inneren

Landesteilen von Holstein, Mecklenburg, den beiden preußischen Provinzen, in Posen und im sächsisch-schlesischen Gebirgsvorlande $^8/_{10}$ bis $^9/_{10}$ der gesamten landwirtschaftlich verwendeten Fläche. Am wenigsten Feldbau treibt man innerhalb der Alpen (kaum $^1/_{10}$ des landwirtschaftlich benutzten Bodens), des Geestlandes und der schwäbisch-bayerischen Hochebene.

Von der dem Bodenanbau dienenden Gesamtfläche treffen rund 60% auf Getreide und Hülsenfrüchte, etwa 17% auf Hackfrüchte, Knollen- und Wurzelgewächse und 10% auf Futterpflanzen. Der Rest kommt wesentlich für Handels- und Industriegewächse (Raps und Mohn, Flachs und Hanf, Tabak und Hopfen), sowie für Obst- und Weingärten zur Verwendung.

Trotz aller Ausnützung des Bodens ist unser Vaterland indessen seit fast einem halben Jahrhundert nicht mehr imstande, die für die rasch anwachsende Bevölkerung notwendige Brotfruchtmenge zu erzeugen. Es deckt seinen Bedarf an Getreide nur für 11 Monate, ist also volle 30 Tage auf die Zufuhr aus dem Auslande angewiesen. (Über die Produktion der einzelnen Fruchtgattungen sowie die Ein- und Ausfuhr derselben siehe Teil III, Abschnitt 1.)

C. Die Bedeutung der zentralen Stellung unseres Vaterlandes innerhalb der europäischen Kulturstaaten für Verkehr und Handel.

Wie die Naturproduktion Deutschlands durch seine Lage im nördlichen Gürtel der gemäßigten Zone zwischen den Ländern des ozeanischen Westens und des breiten binnenländischen Ostens Europas bestimmt wird, so die Bewegung seines Verkehrs und Handels durch seine mittlere Stellung innerhalb der europäischen Kulturstaaten und durch seine offenen Grenzen. Unser Vaterland hat *als die Mitte Zentraleuropas die Eigenart eines Binnen- und eines Seestaates zugleich*. Und zwar 1. durch seine Ausdehnung zwischen den Kämmen der Alpen und der Nord- und Ostsee; 2. durch seine Hauptabdachung zu den beiden letzteren hin; 3. durch den Zug zum Meere, der ihm einerseits durch den beträchtlichen Anteil an Nord- und Ostsee, anderseits durch die einheitliche Hauptrichtung der nach Norden und Nordwesten strömenden Flüsse eigen ist; 4. durch die große Breitenausdehnung seines nördlichen Tieflandes.

Deutschland ist viel weniger Binnenland als man gemeinhin annimmt. Wohl ist die äußerste Südgrenze des Reiches 750 km von der Meereskante entfernt; wohl findet man besonders innerhalb des Flußgebietes der deutschen Donau und des Mains alle Kennzeichen binnenländischen Wesens. Aber das allmähliche Hinabsinken Deutschlands von den Bergzinnen der Alpen zu den Mittelgebirgen und weitausgedehnten

Tieflandflächen weist unmittelbar zum Ozean hin. Für den deutschen Westen stellt der Rhein, für die Länder der deutschen Mittelgebirge, des deutschen Ostens und Nordens stellen Ems, Weser, Elbe und Oder eine bequeme Verbindung mit dem Meere her. Dieser Zug zum Meere hin ist für unser Vaterland noch kennzeichnender als die Mannigfaltigkeit seiner Bodengestalt und seiner Bevölkerung. Er ist zugleich von größter wirtschaftlicher Wichtigkeit. Denn der deutsche Seehandel ruht schon allein deshalb auf einer günstigen Grundlage, weil er durch die starken, auf mehr als 10 000 km der Schiffahrt dienenden Ströme Mittel- und Norddeutschlands mit einem ausgedehnten und überaus produktiven Hinterlande in Verbindung steht.

Deutschlands Eigenart als Binnen- und Seestaat zugleich bringt keinen Gegensatz hinsichtlich der Warenerzeugung und Warenbewegung hervor. Im Norden wie im Süden sind sich die Bodenwirtschaft, die Gewerbs- und Handelsverhältnisse entweder nahe verwandt oder doch sehr ähnlich. Hier wie dort drängt sich der Verkehr in einzelne große Städte zusammen, strömt auf zahlreichen Schienensträngen und auf Wasserstraßen nach den Nachbarländern und wieder zurück, gewinnt durch einen gewaltigen Transit von Nord nach Süd und von Ost nach West erst seinen ganzen riesenhaften Umfang.

Wie Norddeutschland seine Handelstätigkeit außer nach den vaterländischen Landstrichen des Südens hauptsächlich nach den Industrie- und Handelsstaaten an der Nordsee und dem Atlantischen Ozean sowie nach dem russischen Osten richtet, so der binnenländische Süden ebenso nach dem heimischen Norden, als nach den gesamten Donauländern, nach Italien und Frankreich. Zum gegenwärtigen wirtschaftlichen Aufschwung des Reiches haben unsere Donau- und Maingebiete gewiß auch an ihrem Teile beigetragen. Aber er hätte keineswegs so rasch und ausgiebig erfolgen können, wäre Deutschland ausschließlich Binnenmacht und infolge seiner nach Norden vorgeschobenen Lage nicht der unmittelbare Nachbar der mächtigsten Staaten, der tätigsten und reichsten Völker.

Deutschland ist bekanntlich mitten zwischen die europäischen Großstaaten gestellt. Es wird fast ganz von Rußland, Österreich und Frankreich umringt. Und auch Britannien liegt ihm nahe. Es hat daher auch einen hartnäckigen Wettbewerb auf dem Gebiete der Naturproduktion, der Industrie und des Handels mit ihnen zu führen. Mit Kleinstaaten berührt es sich nur auf engem Raume: im Norden mit Dänemark, im Westen mit Holland, Belgien und Luxemburg, im Süden mit der Schweiz. Von Schweden und Norwegen trennen es nur schmale Meeresteile. Doch darf die Wichtigkeit jener Kleinstaaten für unseren Handel und Verkehr nicht bloß rein äußerlich nach ihrer Flächenausdehnung und der Länge

der Grenzen beurteilt werden, mit denen sie ans Reich stoßen.[1])

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der zentralen Lage unseres Vaterlandes in Europa beruht heutzutage hauptsächlich darin, daß es durch jene zu einem breiten Durchgangsgebiet von Nord- nach Südeuropa, vom slawischen Osten zum romanischen Westen wird. Es ist das unentbehrliche Vermittelungsband zwischen den hervorragendsten Industriestaaten der Welt und zwischen Binnenländern von gewaltiger, trotzdem aber noch steigerungsfähiger Naturproduktion. Der Warenverkehr zwischen den nordischen Landstrichen unseres Erdteils und Italien, den Nordseeländern und den Donaustaaten, Frankreich und Rußland zieht sich auf einem seiner bedeutendsten Wege durch Deutschland. Auf der „wechselseitigen Ergänzung", welche die Naturproduktion des europäischen Ostens und die Überfülle industrieller Erzeugnisse des europäischen Westens notwendig fordern, beruht Deutschlands Wichtigkeit als hervorragendstes europäisches Transitgebiet sowie ein gutes Stück seiner Bedeutung als Handelsstaat überhaupt.

Diese Bedeutung ist trotz der riesenhaften Zunahme des deutschen Seeverkehrs noch im Emporwachsen begriffen. Und zwar hauptsächlich auch deshalb, weil sich unsere Handelsbeziehungen gerade mit jenen Gebieten, an die Deutschland nicht unmittelbar grenzt, nämlich mit Italien, dem europäischen Südosten und dem sog. „nahen Oriente", beständig steigern. Dies hat zwei Ursachen. Einerseits sind manche Industriezweige (besonders der Eisen- und chemischen Branche) gerade in Süd- und Osteuropa und den benachbarten Ländereien Asiens so wenig fortgeschritten, daß sich eine Einfuhr dorthin von Deutschland aus als höchst lohnend erweist. Anderseits wurden in neuester Zeit die Verkehrsverbindungen mit Italien und den Ländern des Ostens zu Land und auf der Donau wesentlich verbessert, und zwar vor allem unter deutscher Mithilfe und teilweise auch mit deutschem Kapital.

---

1) Letztere bemessen sich z. B. für Holland nur auf 150, für Belgien bloß auf 110 km. Und doch betrug der deutsche Ausfuhrhandel nach den kleinen Niederlanden — dem Mündungsgebiete unseres Rheines — im Jahre 1905 nicht weniger als 7,7 % unseres Gesamthandels. Er war größer als jener nach Frankreich und dreimal so bedeutend wie der nach Italien. Von den Briefsendungen der deutschen Reichspost nach dem Auslande geht mehr als ein Zehntel allein nach Holland. Ebenso ist der deutsche Paketverkehr nach den Niederlanden stärker als jener nach Rußland und Großbritannien zusammengenommen. — Anderseits entfällt von dem gesamten holländischen Ausfuhrhandel mehr als die Hälfte auf das Deutsche Reich.

2. Welche wirtschaftlichen Folgen haben unsere offenen Grenzsäume?

Die folgenschwere Bedeutung unseres Vaterlandes als Kernland Mitteleuropas kommt erst dadurch voll zur Geltung, daß es von allen Seiten her freien Zugang gewährt. *Deutschland ist ein vorbildliches Gebiet der offenen Tore.* Darin liegt eine Reihe von Vorteilen und Nachteilen zugleich. Der Eintritt fremdländischen Wesens, sowie das Zu- und Abströmen von Warenfrachten sind dadurch ebenso erleichtert als feindliche Einbrüche und Hemmungen des Handels von außen her. Deshalb hat Deutschland nicht bloß eine Wacht am Rhein nötig, sondern auch eine solche längs seiner Wasserkante und seines lang ausgedehnten östlichen Grenzsaumes.

Von Bergländern ist Deutschland nur auf etwa ⅓ seiner Landgrenze umwallt. Es zieht sich nämlich ein hufeisenförmiger Bogen freilich nur lückenhaft angereihter Gebirge von Eifel-Hunsrück und dem Nordrand der pfälzischen Hart über den Wasgenwald und die Deutschen Alpen zum Böhmerwald, dem Fichtel- und Erzgebirge und in weitgeschwungener Linie bis zum Ostrande der Sudeten. Doch sind alle diese Bergwälle ziemlich wegbar.

Verhältnismäßig am geschlossensten ist unsere Grenze längs des Wasgenwaldes, der Alpen und des Böhmisch-Bayerischen Waldgebirges. Doch geht es nicht an, die Wegbarkeit dieser Bergländer und vor allem der *deutschen Alpen* allein nach den sie gegenwärtig durchkreuzenden Verkehrslinien zu bemessen. Wohl wird der äußerste West- und Ostflügel der Alpen, die Algäuer Berglandschaft und die Umrahmung des Königsees, von keinem Flußtale vollständig durchschnitten und dadurch in unmittelbare und leichte Verbindung mit dem alpinen Hinterlande im Süden gesetzt. Aber wie in nächster Nähe des Algäus das Rheintal und der Bodensee die Verbindung mit Vorarlberg und vor allem mit der Schweiz herstellen — 8 deutsche Häfen dienen dem Verkehr mit der schweizerischen Seite des „Schwäbischen Meeres"—, so verlaufen in der Nachbarschaft des Berchtesgadener Ländchens die Schienenstränge der Giselabahn, die in Wörgl am Inn Anschluß an die Weltverkehrslinie Berlin-Rom finden.

Im Gegensatze zum schmalen West- und Ostflügel zeichnet sich nun die weite Mitte der deutschen Alpen durch hervorragende Wegbarkeit aus. Hier sind die Gebirgsmauern einerseits längs des Durchgangstales Mittenwald-Scharnitz-Seefeld-Zirl, anderseits längs der Querspalte Loisachtal-Fernpaß-Imst in ihrer ganzen Breite zwischen Altbayern und Tirol geöffnet. Es ist nicht die Schuld der Natur, wenn sich an der Südmarke des Reiches zwischen Lindau und Kufstein auf fast 200 km eine

„Eisenbahnwüste" hinzieht. Und zwar längs der Grenze zweier engbefreundeter Staaten, zwischen stammverwandten Völkern, die geschichtlich und wirtschaftlich in nahen Beziehungen zueinander stehen, sowie auch längs jenes Gebietes des deutschen Hochgebirges, dessen landschaftliche Großartigkeit und stolze Schönheit nirgends auf vaterländischem Boden wiederzufinden ist. In jüngster Zeit drängten die reichen Beziehungen, die vor allem Nordtirol mit dem deutschen Süden verknüpfen, endlich dazu, den Bau einer Eisenbahn ernstlich ins Auge zu fassen, die mit Benützung des Scharnitzpasses aus dem Inntal nach Mittenwald und Garmisch führen und hier den Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz gewinnen wird.

Abgesehen von den deutschen Alpen entspricht das Verkehrsnetz aller gebirgigen Gebiete des Reiches größtenteils der Wegbarkeit der Höhenlandschaften. Nur im Westen wird es infolge der gespannten Grenzverhältnisse mit Frankreich aus politisch-taktischen Gründen in seiner Entwickelung gehemmt. Wohl hat uns die Natur selbst für den Handel mit unserem westlichen Nachbarvolke drei bedeutsame Tore geschaffen: das Moseltal, die Zaberner Senke am Nordrand der Vogesen und die Belforter Pforte zwischen Vogesen und Schweizer Jura. Im ganzen aber führen bei einer Grenzlinie von 500 km doch bloß acht nennenswerte Bahnübergänge von Deutschland nach Frankreich. Längs zweier von diesen Bahnlinien verlaufen zugleich bedeutende Kanäle, welche beide in Straßburg vom Rhein ihre Ausgangspunkte haben: der Kanal zur Marne-Seine und der zur Doubs-Rhone. Für den europäischen Binnenverkehr ist von jenen acht Eisenbahnlinien der Strang Paris-Avricourt-Straßburg als ein Stück des Schienenweges von hoher Bedeutung, der sich vom Atlantischen Ozean zum Schwarzen Meere zieht und von den Orientexpreßzügen durchlaufen wird. Daß der Verkehr übrigens die deutsch-französische Grenze häufiger überschreiten möchte, als ihm gegönnt ist, darauf weisen auf beiden Seiten die vielen stumpf endenden Eisenbahnen hin. Teilweise sind dieselben zwar durch Landstraßen verbunden. An manchen Orten enden aber auch diese stumpf, so daß selbst der Kleinverkehr an der Grenze aufhört.

An der bayerischen Ostgrenze finden sich in dem bloß mäßig bevölkerten, leicht gehügelten Gebiete zwischen Alpen und Donau zwei Eisenbahnübergänge, welche durch die Lage von Simbach-Braunau und Freilassing-Salzburg bezeichnet werden. Sie weisen nach Linz und Wien hin.

Die uralte und doch immer noch so zukunftsreiche Kultur- und Handelsstraße der Donau bildet bekanntlich den einzigen Wasserweg Deutschlands, der nach Osten gen Österreich-Ungarn und die Balkanländer führt und zugleich, vorwiegend an seinem Südufer, auch von einem Schienenstrange begleitet wird. Ihre volle Verkehrsbedeutung wird die deutsche

Donau indessen erst dann erhalten, wenn sie selbst bei niedrigeren Wasserständen bis Donauwörth als sicherer Schiffsweg zu benützen ist und wenn sie durch einen dem internationalen Großverkehr dienenden Kanal mit dem Main oder dem Neckar verbunden sein wird.

Durch den Bayer- und Böhmerwald führen, ungeachtet der dort stark entwickelten Holz- und Glasindustrie, infolge der dicht aneinandergedrängten Bergkuppen mit massigem Sockel bloß die Eisenbahnlinien über Deggendorf-Regen-Zwiesel-Eisenstein sowie über Cham und Furth nach Böhmen (Nürnberg-Pilsen-Prag). — Dichter finden sich die Schienenwege da, wo die deutsche Ostgrenze gegen Sachsen, die Lausitz und Schlesien hin fast rechtwinklig umbiegt und die Lücke zwischen Fichtelgebirge und Böhmerwald sich auftut. Hier „vieren" sich gleich den Gebirgen und Flüssen die Eisenbahnen um den böhmischen Knotenpunkt Eger herum. Die deutschen Wege gehen über Waldsassen und Wiesau nach München, über Markt Redwitz nach Nürnberg und Bayreuth, über Hof nach Plauen-Leipzig. Erhöhte Wichtigkeit erhalten die Egerer Übergänge durch die böhmischen Badeorte und die Hauptstadt Prag.

Dem metall- und kohlenreichen, aber auch gleichermaßen gewerbetätigen Grenzsaum zwischen Böhmen und Sachsen kommen trotz der Geschlossenheit des Erzgebirges 6, dem Sudetensystem 14 Eisenbahnübergänge zu. Außerdem zählt man am Erzgebirge auf deutscher Seite 6, auf böhmischer 2, am Fuße der Sudeten an der vaterländischen Grenze aber 9 stumpf endende Schienenlinien.

Trotz der wenigen Bahnlinien durch die Alpen und trotz der zahlreichen, stellenweise recht unwirtsamen Bergwälle, die sich zwischen unser Vaterland und die Länder der österreichischen Krone legen, stehen wir mit diesen also doch in ausgiebigem Wechselverkehr. Er überwindet kraftvoll die Hindernisse der Bodengestalt, wo es gilt, zwei produktive Länder, die sich auf nicht weniger als 2000 km Länge berühren, in Verbindung zu setzen und dem Handel gleichsam eine Brücke zwischen ihnen zu bauen. Der deutsch-österreichische Verkehr übertrifft bei weitem den deutsch-russischen, trotzdem dieser durch eine 1300 km lange, allseits offene Grenze begünstigt wird. Diese Erscheinung wird zum Teil erklärt durch die auf deutscher Grundlage ruhende Kultur der österreichisch-ungarischen Monarchie und die Stammverwandtschaft, die uns mit einem großen Teil der Bevölkerung dieses Nachbarstaates verbindet. Von wesentlicher Bedeutung sind freilich auch zwei weitere Gründe. Vor allem haben an den Stromsystemen der Donau und der Elbe Deutschland und Österreich-Ungarn zugleich Anteil. Dadurch werden Handel und Verkehr zwischen Österreich und Bayern, Böhmen und Sachsen teilweise auf billigen, von der Natur selbst hergestellten Bahnen vermittelt. Sodann ist einerseits Deutschland in besonderem Maße auf Österreich angewiesen, weil durch seine Länder für uns der Weg nach dem Orient und zur Adria führt.

Anderseits wiederum haben die österreichischen Waren ihren Weg durch unser Vaterland zu nehmen, sollen sie nach dem Osten und dem Norden, England und dem transatlantischen Kontinente gehen.

Wie Deutschland mit Österreich-Ungarn die Flußsysteme der Elbe und Oder teilt, so mit Rußland diejenigen der Weichsel und Memel. Außerdem müssen gleich den österreichischen Landfrachten nach Westeuropa und der atlantischen Küste auch die russischen ihren Weg durch Deutschland nehmen. So erklärt es sich, daß neben Österreich-Ungarn auch Rußland im deutschen Landverkehr eine große Bedeutung zukommt.

An seiner Nordseite weist das Reich 90 km Landgrenze gegen Dänemark auf. Eng eingezwängt zwischen Nord- und Ostsee kann dieser Grenzsaum, obwohl er für den Handel vollständig offen liegt, um so weniger von hervortretender Bedeutung sein, als das kleine Dänemark keine stärkeren wirtschaftlichen Bedürfnisse hat, die von uns aus zu befriedigen wären, und zur See ebenso leicht mit den deutschen Ostseeländern, als durch den Kaiser Wilhelm-Kanal mit Hamburg und Bremen in Verbindung treten kann.

* * *

So kommt es, daß die wirtschaftsgeographische Bedeutung von Deutschlands Nordgrenze ausschließlich auf unseren Küsten beruht. Die deutsche Seekante beträgt im ganzen freilich nur ein Viertel unserer Gesamtgrenze, nämlich 1900 km. Und davon entfällt der Hauptanteil, nämlich 1450 km, auf das Gestade der Ostsee, die für den Handel nicht allzu vorteilhaft gelegen ist. — Nicht minder fühlbar als die geringe Ausdehnung ist weiterhin die wenig günstige Zugänglichkeit der deutschen Küsten. Unserer Nord- und Ostsee sind überwiegend Flachgestade eigen, die oft den Charakter von Doppelküsten an sich tragen. Ein- und Ausfahrt werden im Westen durch eine enggereihte Kette von Düneninseln und das bloß vereinzelte schmale Fahrrinnen bietende Watt erschwert, im Osten jedoch durch Haffe, Haffinseln und die seichten Öffnungen in den Nehrungszungen gehemmt. Weiter zieht sich die Tiefenlinie für 20 m in ansehnlicher Entfernung vom Lande hin und nur wenige Küstenstrecken lassen Schiffe mit dem Tiefgange der Ozeandampfer an sich heran.

Aber was verdankt der deutsche Handel und Verkehr trotzdem nicht alles unserem Anteil am Meere!

Rund um die Nordsee lagern die bedeutendsten Handels- und Industriestaaten Europas: Holland, Belgien, Frankreich, England. Sie setzt uns mit ihnen ebenso schnell als billig in Verbindung. Unsere Handelsemporien Hamburg und Bremen sind nur Glieder in jener langen Kette von Seehäfen ersten Ranges, die von Aberdeen und Dundee in Schottland über Newcastle, Hull, London, Antwerpen und Amsterdam nach Bergen

und Drontheim in Skandinavien reicht. Wie im Altertum und Mittelalter die Länder um das Mittelländische Meer, so beherrschen gegenwärtig die Staaten an der Nordsee den Weltverkehr. Die Haupthandelsplätze haben sich um etwa zehn Breitengrade nach Norden und von den romanischen zu den germanischen Völkern verschoben. Daher ziehen auch Kabel- und Dampferlinien im Gebiete keines anderen Meeresteiles so dicht nebeneinander, wie innerhalb der Nordsee. Zugleich öffnet sie, als ein Glied des Atlantischen Ozeans, unserem Handel wie demjenigen Frankreichs und Englands den Weg nach Westen. Sie weist auf die wirtschaftlich rasch aufstrebende Nordamerikanische Union, auf Zentral- und Südamerika, also auf den transozeanischen Verkehr hin. In ihm aber wurzeln jene mächtigen Kapitalanhäufungen, jener unerschrockene und weitschauende Unternehmungsgeist und jene Selbständigkeit im Seehandel, welche das ungeahnte Emporblühen Hamburgs und Bremens zur Folge hatten, den Deutschen ihre Stelle neben den Engländern im Weltverkehr gaben und sie die benachbarten Niederländer zur See rasch und weit überflügeln ließen.

Die ungehemmte Verbindung mit dem Weltmeere gibt der Nordsee außerdem Teil an den Vorzügen desselben für den Großverkehr. Sie hat eine stark hervortretende Flut, welche Hamburg und Bremen zu Binnen- und Seestädten zugleich macht. Ihr beträchtlicher Salzgehalt verhindert eine länger andauernde Sperrung der Häfen und Ankerplätze im Winter durch Eis. Und ihr Reichtum an Austern, Heringen, Schellfischen kommt auch für den Binnenländer durch die Benennung einiger ihrer Gründe als „große und kleine Fischbank" anschaulich zum Ausdruck.

Anders die Ostsee. Ihre größere Entfernung vom Ozean würde sich viel weniger geltend machen, wenn ihr die dänische Inselgruppe nicht die breite und sichere Ausfahrt zum Weltmeere versperren und sie zu einer Art von Binnensee mit schwachem Salzgehalt und kaum merklichen Gezeiten machen würde. Weiterhin hemmen ungünstige Strömungs- und Windverhältnisse sowie langanhaltende Vereisung den Verkehr. Dazu kommt außerdem, daß die Staaten, mit denen Deutschland durch die Ostsee verknüpft wird, nämlich Dänemark, Skandinavien und das russische Reich, wirtschaftlich sehr viel weniger Bedeutung haben als Frankreich oder England — und daß die Hinter- und Zufuhrländer jenes Meeresteiles in den jüngsten Jahrzehnten bei weitem nicht jene Entwicklung genommen haben wie die Industriebezirke an Rhein und Elbe. Sie sind vorwiegend Ackerbaugebiete, und eine ausgedehnte Pflege des Großgewerbes im deutschen Osten liegt meist noch in den Anfängen. Wo die industrielle Tätigkeit indessen auf Grund der natürlichen Verhältnisse so lebhaft aufzublühen vermochte, wie in Schlesien und ferner in Berlin, da nahm auch der Verkehr in dem in Betracht kommenden Ostsee-Hafen einen kräftigen und dauernden Aufschwung. So mußte Stettin allein

schon aus wirtschaftsgeographischen Ursachen zum hervortretendsten Platze der deutschen Ostseereederei werden.[1])

Zwei Schäden machen sich besonders an der Ostseereederei bemerkbar: der überseeische Verkehr ist höchst unbedeutend und die heimische Schiffahrt so wenig kräftig und selbständig, daß von den in den deutschen Ostseehäfen ein- und auslaufenden Fahrzeugen ein bedeutender Bruchteil auf Schiffe unter englischer, russischer, dänischer und schwedischer Flagge entfällt.

Trotz aller Ungunst der geographischen und handelspolitischen Verhältnisse aber wird die Ostsee immerhin ein wichtiges Ausgangstor für unseren Verkehr mit den nordischen Ländern und Britannien bleiben. Gemeinsam mit Rußland sind wir heute, ungeachtet aller Ungunst der Umstände, doch in der Tat Herr derselben. Sie ist nunmehr längst ein deutsch-russisches Binnenmeer, wie sie nach dem Dreißigjährigen Kriege ein schwedisches war.

Ihre wirtschaftliche Bedeutung wird mit der Zunahme des Verkehrs auf jenen Kanälen wachsen, die einer kurzen, sicheren und keinesfalls bloß für die Landesverteidigung wichtigen Verbindung zwischen Nordsee- und Ostseegebiet dienen sollen: dem Kaiser-Wilhelm- und dem Elbe-Trave-Kanal. Durchfuhren jenen doch im Jahre 1905 bereits mehr als 32 000 Kriegs- und Handelsschiffe mit 5,7 Millionen Registertonnen.

So hat der Deutsche also schon vermittels der vaterländischen Wasserkante seinen Teil an der See. Und mag die Strecke, an der sein Reich von den Wellen des Ozeans bespült wird, im Vergleich zu der über eine halbe Million Quadratkilometer umfassenden Bodenfläche des Gesamtstaates auch nicht allzugroß und für den Ausgang zu dem Weltmeere auch nicht allenthalben günstig sein: sie läßt ihn doch auf weit mehr als hundert Meilen hin ungehindert zum großen Wettbewerb mit dem Auslande auf das Meer hinausziehen. Schon dadurch allein kann ihm nichts in der Welt sein Recht auf die See streitig machen, ein Recht, das die Engländer treffend andeuten, wenn sie die Nordsee German Ocean nennen.

Den erziehlichen Einfluß der letzteren auf die Bewohner ihres Strandes und auf diejenigen der langen Reihe von Inseln, welche sie umsäumen, hat ein Dichter anschaulich mit den Worten geschildert:

Wohl wiegst du deiner Söhne Schar
In rauhgewalt'ger Wellenwiege,
Doch machst du ihre Augen klar
Und ihre Sehnen stark zum Siege.

Ein Kiel, den du im Zorn umtobt,
Darf kühnlich zieh'n auf Abenteuer;
Wer dir getrotzt, der ist erprobt,
Zu treten keck an jedes Steuer.

1) Von den Dampfern, die im Jahre 1905 den Seeverkehr von Mecklenburg bis zur deutsch-russischen Grenzlinie vermittelten, und die rund 120 000 Registertonnen umfaßten, entfielen auf Stettin allein 100 Seedampfer mit über 79 000 Registertonnen, auf Danzig jedoch bloß 32 Dampfer mit 22 000 und auf Königsberg nur 20 mit 9400 Registertonnen.

Im deutschen Norden sind Land und Meer eng verschwistert. Der flach hingestreckte Boden mit den Trichtermündungen und Deltaarmen seiner Ströme, den Strandseen und Buchten schmiegt sich innig an das Wasser an. Die Städte scheinen aus diesem hervorzutauchen. Stralsund schwimmt ähnlich auf dem Meere wie Venedig; die Marienburg spiegelt sich in der Nogat; die Häuser mancher westdeutschen Küstenstädte aber sind unmittelbar ins Wasser gebaut gleich jenen Amsterdams.

3. Der wirtschaftsgeographische Einfluß von Deutschlands Gestalt und Ausdehnung.

Die wirtschaftsgeographische Bedeutung von Deutschlands Lage und Grenzbeschaffenheit ist ungleich größer als diejenige seiner Gestalt und Ausdehnung. Unser Vaterland gleicht annähernd einem unregelmäßigen Viereck von ungefähr gleicher Breite und Länge. Es erstreckt sich von den deutschen Alpen bis zur Ostsee bei Memel über fast 8½ Breitengrade oder rund 1000 km. Dieser Ausdehnung von Norden nach Süden entspricht längs des mittleren (51.) Breitengrades eine ostwestliche Ausdehnung von 930 km zwischen dem 6. und 23.° östlicher Länge von Greenwich. Deutschlands Längenerstreckung hat zur Folge, daß die Bewohner des äußersten Ostens eine Stunde früher Sonnenaufgang und Sonnenuntergang haben als jene des äußersten Westens. Seine Breitenausdehnung aber bewirkt, daß an der äußersten Nordgrenze der längste Tag 1½ Stunde länger währt als an der äußersten Südgrenze.

Nach seiner Umrißform zeigt sich das Deutsche Reich der Pyrenäenhalbinsel und Frankreich näher verwandt als etwa Italien oder Großbritannien. Diese lagern schmal, lang und vielgebuchtet zwischen dem Meere. Jene dagegen bilden gleichfalls trapezartige, allerdings ungleich plumpere Landmassen. Die massige Trapezform Deutschlands im Verein mit seiner Lage inmitten des Rumpfes von Europa hat erstens zur Folge, daß das Landklima mit seinen strengen Wintern und heißen Sommern bei weitem vorherrscht. Aus ihr erklärt sich zweitens zum Teil unser ausgedehnter Landverkehr mit Österreich-Ungarn, Rußland, der Schweiz, Holland und Belgien. Drittens fördert sie gemeinsam mit der einheitlichen Hauptabdachung des Landes und der weiten Ausdehnung der nördlichen Tiefebene die Entwickelung bedeutender, in gleicher Richtung zum Meere hinfließender Ströme. Sie können in ihrem unteren Laufe durch Kanäle leicht verbunden werden und verknüpfen die Länder Mittel- und Norddeutschlands enge. Viertens ergibt sich aus der trapezförmigen Gestalt Deutschlands ähnlich wie in Frankreich, Österreich und den Vereinigten Staaten die Notwendigkeit eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes.

Es hat den Verkehr nicht bloß zwischen der See und ihrem Hinterlande, sondern hauptsächlich auch zwischen weitentfernten binnenländischen Landstrichen unter sich zu vermitteln. Tatsächlich besitzt denn auch mit Ausnahme der Nordamerikanischen Union kein anderes Land der Welt mehr Bahnen als unsere Heimat. Die Vergrößerung und Verdichtung unseres Eisenbahnnetzes hat mit der Zunahme der Volksmenge, der heimischen Industrie und des heimischen Handels gleichen Schritt gehalten. Ist es doch in den 30 Jahren zwischen 1875 und 1905 von 27 000 auf über 56 000 km angewachsen, hat sich sohin mehr als verdoppelt, während der Betrag der auf den deutschen Schienensträngen beförderten Tonnenkilometer sich vervierfacht hat und von 10,4 Milliarden auf 44½ Milliarden gestiegen ist.

* * *

Man hat Deutschland schon früher als das Herz im Körper Europas bezeichnet. Als solches erscheint es aber nicht nur seiner zentralen Lage und der vielseitigen Verbindungen wegen, in denen es mit den Ländern sowohl des Rumpfes als der Glieder unseres Erdteiles steht. Auch seine räumliche Ausdehnung berechtigt zu diesem Vergleiche. Mit seinen 540 743 qkm Fläche ist es der drittgrößte Staat Europas. Nur hinter Rußland und Österreich-Ungarn tritt es an Umfang zurück. Allein diese Tatsache läßt unser Vaterland in keiner Weise bei einem Vergleich mit jenen beiden eine ungünstigere Stellung einnehmen. Denn der Flächeninhalt ist bei der wirtschaftsgeographischen Beurteilung eines Landes bloß ein Umstand unter vielen. Die Zahl an sich hat hier keineswegs die unbedingte und verläßige Beweiskraft wie in anderen Fällen. Zwar wird Deutschland von Österreich-Ungarn um 85 000 qkm an Flächeninhalt übertroffen. Aber dieses Reich ist ein Binnenstaat und es mangelt ihm vollständig eine dem offenen Ozean zugekehrte Küste. Dazu berührt es sich breit mit den kulturell zurückstehenden Staaten des europäischen Südostens, hat eine vergleichsweise nur mäßige Bevölkerungsdichte und ein buntes Gemisch von Nationen, die hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit außerordentlich verschieden sind und sich vielfach feindlich gegenüberstehen. All das sind Nachteile, welche durch die größere räumliche Ausdehnung Österreich-Ungarns im Vergleich zu Deutschland bei weitem nicht aufgewogen werden.

Und Rußland? Wohl ist es, auch ohne seine Besitzungen in Nord- und Mittelasien, nahezu zehnmal so groß als unser Vaterland. Aber seine Bevölkerung ist nicht einmal doppelt so stark als die des Deutschen Reiches. Und dazu finden sich in ihr zu viele asiatische Anklänge, als daß ihre gesamte Entwickelungsstufe sowohl nach der geistigen als nach der materiellen Seite des Lebens hin derjenigen unseres Volkes gleich wäre. Auch hebt die Naturbeschaffenheit des russischen Bodens auf weite Strecken hin die Vorteile auf, die in der riesenhaften Ausdehnung dieses Staates liegen.

Die Tundren am Eismeere und die Urwälder an der Dwina, die schuttreichen Seengebiete Finnlands und die Rokitnosümpfe am Pripet, die Steppen am Schwarzen und am Kaspischen Meere, der verhältnismäßig nicht sehr große Reichtum des Staates an Kohle und Eisen, endlich das ausgeprägte Landklima sowie die alljährlich lange andauernde Vereisung der nördlichen Meeresküsten und wichtiger Flüsse erschweren Produktion und Warenumsatz in Rußland außerordentlich. Es hat alle Vorteile, aber auch alle Nachteile eines kontinentalen Riesenstaates.

Wie anders im Deutschen Reiche! Es hat die Schattenseiten eines Riesenstaates ebensowenig, wie die eines zu kleinen Mutterlandes, als welches Holland und England gegenüber ihren kolonialen Besitzungen erscheinen. Unser politisches Leben, die Gesetze und die Verwaltung sind für das ganze Reich einheitlich geregelt, die wirtschaftlichen Verhältnisse zeigen nicht jene Gegensätze, wie sie uns in Österreich-Ungarn und Rußland häufig entgegentreten. So hart auch der Anbau des Bodens sich vielfach gestalten mag, er lohnt sich doch allenthalben, selbst in jenen, der Kultivierung erst neuerdings unterworfenen Landstrichen, die man sonst als Stiefkinder der Natur zu bezeichnen pflegt: in den urbar gemachten Hoch- und Quellmooren Südbayerns, wie in den Brüchen, Wiesenmooren und Heidegegenden der Hinterländer von Nord- und Ostsee. Wie mannigfaltig sich aber Waldstrecken, Wiesenebenen und Ackergelände innerhalb unseres Vaterlandes miteinander verbinden, um fast überall eine wechselreiche, ertragfähige Kulturlandschaft zu erzeugen, das wurde schon früher (S. 4 ff.) geschildert.

Ebenso ansehnliche Reichtümer aber als in der deutschen Bodenkrume ruhen, birgt das Felsgerüste unseres Vaterlandes. Wohl liegen die deutschen Bodenschätze räumlich nicht so günstig beisammen wie jene in Belgien oder im englischen Nordwesten. Auch nahm ihre Förderung lange Jahre hindurch nicht in dem gewaltigen Maße zu wie dort. Aber Deutschland hat in fast beispielloser Weise innerhalb einiger Jahrzehnte gerade auf dem Felde des Bergbaues und der auf ihn gegründeten Industrie nachzuholen verstanden, was Menschenalter hindurch versäumt worden war. Auch wird die Fülle seiner Schätze, vor allem an Kohle und Eisen, in Zukunft gerade deshalb nicht zu früh erschöpft werden können, weil ihre massenhafte Ausbeute erst vergleichsweise spät in Angriff genommen wurde. Schon 1905 zählte man bei uns im Bergbau, Hütten- und Salinenwesen 4762 Betriebe, in denen über 725 000 Personen tätig waren. Zwischen 1900 und 1905 gewann man im Durchschnitt alljährlich 112 Millionen Tonnen Steinkohlen, an 45 Millionen Tonnen Braunkohlen und über 9 Millionen Tonnen Roheisen. Hinsichtlich der Gewinnung von Zink und Abraumsalzen wird Deutschland von keinem anderen Staate der Erde übertroffen. Seine Lithographiesteine werden in die ganze Welt versendet. Es steht in der Salzproduktion nur hinter

Großbritannien, in der Nickelförderung bloß hinter Neukaledonien, in der Bleigewinnung nur hinter den Vereinigten Staaten Nordamerikas und Spanien zurück und in der Kupferproduktion folgt es sogleich der Nordamerikanischen Union, Spanien, Japan und Chile. Deutschland ist sonach mit Bodenschätzen auch für eine Weltindustrie gewiß reichlich genug bedacht. Und in der Tat bildet die Verarbeitung und Veredelung der heimischen nutzbaren Mineralien zum größten Teil den Nährboden, auf dem unser vaterländisches Großgewerbe in den jüngsten Jahrzehnten so kraftvoll emporgewachsen ist und jenes Frankreichs an Höhe zu übertreffen vermochte. Mag Deutschland sonach immerhin an Flächenausdehnung von Rußland und Österreich in Europa sowie von zahlreichen Staaten der übrigen Erdteile übertroffen werden. Es erweist sich doch kräftig genug zu einem mächtigen Landwirtschafts-, Industrie- und Handelsstaat. Denn die Natur hat es so gleichmäßig mit ihren Gaben bedacht wie wenig andere Länder der Erde.

4. Die Einwirkungen des geologischen Aufbaus und der Bodengestalt des Reichsgebietes auf das deutsche Wirtschaftsleben.

Vorbemerkung. Die Gesteine, die an der Zusammensetzung der Erdkruste Anteil haben, gliedert man mit Rücksicht auf die in ihnen enthaltenen tierischen und pflanzlichen Einschlüsse und die Lagerungsverhältnisse nach ihrem Alter. Die Unterlage für sie alle bilden wahrscheinlich allenthalben *Granit*, *Gneis* und andere *kristallinische Schiefer*, die aber auch an vielen Stellen und auf weite Erstreckungen hin zutage treten. Ihre Bildung gehört zum größten Teile der sog. *archäischen* Zeit oder der Zeit des Urgebirges an, aus der keine Spuren organischen Lebens bekannt sind und in welcher die erste Erstarrung des einst feuerflüssigen Erdballs vor sich ging.

Mit dem Auftreten einer reichen Lebewelt beginnt die eigentliche, auf sichere Zeugnisse fußende Erdgeschichte, welche die Geologen in vier Hauptperioden teilen. Aus diesen stammt der auf der kristallinischen Basis ruhende Schichtenbau von wechselnder Mächtigkeit, bestehend aus *Sedimentgesteinen*[1]), von denen Schiefer, Kalk, Dolomit, Sandstein und Konglomerat am weitesten verbreitet sind. Diese Sedimentgesteine werden vielfach von *vulkanischen Massengesteinen* durchbrochen, von Porphyr, Melaphyr, Basalt und Trachyt. Es ist eine allerdings viele Ausnahmen erleidende Regel, daß die festen Sedimentgesteine hauptsächlich der älteren Zeit angehören, während die losen Massen, wie Ton, Mergel, Sand, Schutt, Geröll usw., an Ausdehnung zunehmen, je mehr wir uns der Gegenwart nähern. Eine Schichtenreihe mit gleichartigen organischen Einschlüssen nennt man eine *Formation*. Jede Formation entspricht einem gewissen Zeitabschnitt in der Erdgeschichte. Man teilt die Formationen wieder in *Stufen* oder *Etagen* ein, die aber vielfach nur eine örtliche Bedeutung haben. Nur die bekanntesten derselben führen wir in der folgenden Übersicht über die Gliederung der Erdgeschichte an und nennen zugleich jene Klassen von Organismen, die für eine Periode besonders charakteristisch sind, sowie die hauptsächlichsten nutzbaren Mineralien.

1) Sedimente = Niederschläge aus dem Wasser.

Name des geologischen Zeitalters	Formationen	Nutzbare Gesteine
IV. Quartäres Zeitalter, Zeit der Menschen.	2. Alluvium, die Gebilde der Gegenwart. 1. Diluvium oder das Schwemmgebirge.	Torf u. Raseneisen. Teilweise recht ertragfähiger Boden
III. Tertiäres Zeitalter, Zeit der Säugetiere.	4. Pliozän 3. Miozän } Neogen oder jüngeres Braunkohlengebirge. 2. Oligozän 1. Eozän } älteres Braunkohlengebirge.	Braunkohlen.
II. Sekundäres Zeitalter, Zeit der Reptilien.	3. Kreide oder Quadersandsteingebirge. 2. Jura: c) Malm. b) Dogger. a) Lias. 1. Trias oder Salzgebirge: d) Rhät. c) Keuper, obere alpine Trias. b) Muschelkalk } untere alpine a) Buntsandstein } Trias.	Schreibkreide. Eisen, Kalk, Lithographieschiefer. Salz.
I. Primäres Zeitalter, Zeit der Fische und der wirbellosen Tiere.	4. Dyas (Perm) oder Kupfergebirge: b) Zechstein. a) Rotliegendes. 3. Karbon oder Steinkohlengebirge, Zeit der Kohlenpflanzen. 2. Devon oder jüngeres Grauwackengebirge, Zeit der Panzerfische. 1. Silur oder älteres Grauwackengebirge, Zeit der wirbellosen Tiere.	Kupfer, Salz, Gips. Steinkohlen. Eisen, Dach- und Tafelschiefer.
Archäische Zeit (Urgebirge), ohne Spuren organischen Lebens.	Gneis, Glimmerschiefer, Urtonschiefer, Granit, Syenit.	Gold, Silber, Zinn, Zink, Nickel, Schwefel- und Kupferkies, Graphit.

Wenn auch in obiger Tabelle die einzelnen Formationen als streng voneinander geschieden auftreten, so ist doch in der Natur der Übergang von der einen zur anderen durch mannigfaltige Zwischenbildungen vermittelt, wie ja auch in der Geschichte der Menschheit jeder Zeitraum aus dem vorhergehenden gleichsam herauswächst. Man muß ferner beachten, daß nicht alle Formationen überall vertreten sind und daß eine und dieselbe Formation in verschiedenen Gegenden verschiedene Gesteinsbeschaffenheit besitzen kann. Die Mächtigkeit (Höhe) der einzelnen Formationen ist sehr verschieden, nimmt aber im allgemeinen mit dem Alter zu. Diejenige des Silurs beträgt über 6000, des Devons über 3000, des Juras aber nur über 1000 m. Formationen von so verschiedener Mächtigkeit sind natürlich nicht in gleichlangen Zeiträumen entstanden. (Nach Supans „Physischer Erdkunde".)

Die mannigfaltige Bodengestalt, die den Rumpf Europas auszeichnet, findet man innerhalb des Deutschen Reiches in besonders deutlicher Weise. Zugleich zeigt unser Vaterland aber auch die Grundzüge des Reliefs von Europa getreuer auf als jeder der uns benachbarten Staaten. Es ist hinsichtlich seines Bodenaufbaues gewissermaßen Klein-Europa. Wie der Rumpf unseres Erdteils besitzt auch Deutschland im Norden eine breite Tieflandzone. An diese reihen sich Höhenlandschaften mittlerer Erhebung, Täler und Ebenen in reichster Abwechselung an. Keine Bodenform ist ausgeschlossen. Im Süden hat Deutschland Anteil an den schneeumhüllten Kammauern des europäischen Hauptgebirges, der Alpen. Seine Mitte durchziehen mannigfaltig gestaltete, waldschattige Mittelgebirge, Hügelländer, die von Pflug und Spaten bearbeitet werden, trockene Plateauflächen mit kümmerlicher Ackerkrume und spärlicher Grasnarbe, fruchtgesegnete, tiefeingerissene Talungen längs zahlreicher Flüsse. Die nördliche Tiefebene indessen stellt den westlichen Teil jenes breiten und weiten Tieflandstriches dar, der vom Ural bis zum Armelkanal den Rumpf Europas durchquert.

Die Vielgestaltigkeit des deutschen Landes ist auf seine geologische Vergangenheit zurückzuführen. Es ist in der Hauptsache ein Teil des sog. westeuropäischen Schollenlandes. Dieses war während des Altertums der Erde (hauptsächlich in der Steinkohlenzeit) einer mächtigen Aufstauung oder Aufrunzelung des Bodens ausgesetzt. Es besaß infolgedessen ursprünglich ein großes, den heutigen Alpen vergleichbares Hochgebirge, das sich in einem langen Bogen vom mittleren Frankreich bis zum Ostrande der Sudeten hinzog. Gleichzeitig fanden starke Durchbrüche von Granit sowie die Bildung unserer wichtigsten Steinkohlenlager statt.

Später wurde dieses alte, vielfach von Spalten und Senkungen durchzogene und von gewaltigen vulkanischen Ausbrüchen (von ihnen stammen die Porphyre, Melaphyre, Diorite usw. Mitteldeutschlands) betroffene Hochgebirge durch Verwitterung und Brandungswellen zu sanftwelligen Platten abgetragen und eingeebnet. Diese tauchten während des Mittelalters der Erde größtenteils unter den Meeresspiegel hinab und bedeckten sich mit den flach schüsselförmig aufgeschichteten Ablagerungen aus der Triaszeit: Buntsandstein, Muschelkalk und Keuper sowie mit den Gesteinen des Juras und der Kreide.

In der mittleren Tertiärzeit geschahen sodann jene Vorgänge, denen wir die heutige Gestalt des deutschen Bodens im allgemeinen verdanken.

1. Im Süden türmte sich durch eine riesenhafte Faltung das Hochgebirge der Alpen auf. Die im Zeitalter der Trias abgelagerten kalkigen, tonigen und sandigen Schichten: besonders Wettersteinkalk, Dolomit, Jura- und Kreidegestein, der tertiäre Flysch und die weichen Molassesandsteine wurden hoch aufgestaut, zu mächtigen Erdrunzeln emporgetürmt und dabei verbogen, in der mannigfaltigsten Weise über- und durcheinandergepreßt, durch tiefe Spalten auseinandergerissen und in großen Massen niedergestürzt. So jung sind die Alpen noch, daß die Verwitterung an ihnen im Vergleich zu den alten Faltengebirgen bisher nicht allzuviel abtragen konnte, daß ihre Höhe in der Zugspitze, der Mädelegabel und dem Watzmann nahe an 3000 m heranreicht, daß für ihr landschaftliches Aussehen langhingezogene, wolkenhohe Kammauern, kühne Gipfelhäupter, schroffe Felsstirnen, turmtiefe Wandabbrüche, vergletscherte Mulden, wasserdurchbrauste Klammschluchten kennzeichnend sind.

2. Auf dem mitteldeutschen Boden ging eine neue Gebirgsbildung vor sich. Der Rumpf des von seiner Wasserbedeckung wieder befreiten, einstigen alten Faltengebirges wurde samt seinen Auflagerungen durch mächtige Risse, Abbrüche und Verstürzungen (Verwerfungen) in einzelne Schollen, Bruch- oder Restgebirge aufgelöst. Dazu gesellten sich starke vulkanische Ausbrüche und Aufschüttungen, und zwar sowohl im Gebiete der alten Faltengebirge als in

jenem der annähernd horizontal gelagerten triassischen und jurassischen Gesteine. Damals wurden der Kaiserstuhl am Oberrhein, Eifel und Siebengebirge, der Meißner und Vogelsberg aus basaltischen, trachytischen und phonolitischen Gesteinsmassen aufgebaut; damals erhielt die Rhön ihre vulkanischen Gesteinsaufsätze, entquollen dem Erdinnern die Hegauer Einzelhöhen (Hohentwiel usw.); damals entstanden die Vulkangebilde bei Urach im Schwabenjura und im Süden des Fichtelgebirges und wurde durch vulkanischen Auftrieb der Rieskessel zwischen Schwaben- und Frankenjura geformt.

3. Endlich wurden in der Tertiärzeit an vielen Stellen des deutschen Bodens, ganz besonders aber im Norden des Reiches, ansehnliche Braunkohlenlagergebildet. Welche Wichtigkeit diesen von älterem und jüngerem Schwemmlande überschütteten Braunkohlenflözen für Haushalt, Gewerbe, Industrie und Verkehr zukommt, mag der Umstand lehren, daß man von ihnen zwischen 1900 und 1905 durchschnittlich im Jahre 44½ Millionen t Braunkohlen im Werte von 106 Millionen Mk. förderte.

Im jüngsten geologischen Zeitalter endlich bauten sich großenteils auf tertiärem Fundamente jene gewaltigen Ebenen aus Schotter, Lehm und Sand auf, die sich heute zwischen den Alpen und den Tertiärhügeln längs der Donau, zwischen dem Nordfuß der Mittelgebirge und den Meeresküsten, am Oberrhein und Untermain und vereinzelt an den anderen deutschen Flüssen hinziehen. Ihrem gegenwärtigen Antlitz wurde sowohl im Norden wie im äußersten Süden des Reiches durch eine mehrmalige Vergletscherung ein eigenartiger Zug aufgedrückt. Zu Beginn der heutigen geologischen Periode, der Diluvialzeit, sandten nämlich die Alpen, die höheren Mittelgebirge und Skandinavien infolge einer starken, vielleicht durch eine beträchtlichere Schwankung der Erdachse verursachten Temperaturabnahme gewaltige Eisdecken in mehrfachen Vorstößen über die deutschen Lande hin. Dieselben scheuerten den Felsboden gründlich ab, stauten und verbogen Gesteinsablagerungen, verlegten Flußläufe, schufen Bodensenkungen, die später Seeaugen und Moore ausfüllten und ließen bei ihrem Rückzuge ungeheure Schuttmassen mit größeren und kleineren Gesteinsblöcken (Findlingen oder erratischen Blöcken) zurück, welche die Herkunft der Eismassen deutlich verraten. — An der Bildung unserer großen Ebenen haben neben den Gletschern und ihren Schmelzwassern auch fließende Gewässer und das Meer Jahrtausende gearbeitet. Heute noch entfalten die beiden letzteren überall im Binnenlande wie an den Küsten volle Tätigkeit, tragen hier den Boden ab und schwemmen ihn dort an, verändern die Strandlinien, schneiden die Täler tiefer ein, nähren als Grundwasser manche Moore, vergrößern die Delta der Ströme, die Nehrungen der Haffe, die Hügelreihen der Dünen. „Es steht nichts fest auf Erden." Für die Lebensführung des deutschen Volkes aber sind die Ebenen unseres Vaterlandes von unendlich segensreichem Einfluß. Hier gibt der Boden so reiche Gaben, daß der altbayerische Dungäu (um Deggendorf), die oberrheinische Tiefebene, die Wetterau und die Goldene Au, die Magdeburger, Braunschweiger und die Soester Börde, die Oderebene bei Breslau, die Gegend von Liegnitz und von Altenburg, die Uckermark und der „Pyritzer Weizenacker", endlich die Marschen an der Nordsee, Ems- und Weserniederung wegen ihrer Fruchtbarkeit geradezu sprichwörtlich geworden sind.

Die mächtigsten unserer deutschen Bergländer stellen die nunmehrigen Ruinen des alten, ursprünglich in der Steinkohlenzeit gebildeten Faltengebirges Mitteleuropas dar. So vor allem Wasgen- und Schwarzwald, Bayer- und Böhmerwald, Fichtel- und Erzgebirge sowie die Sudeten, welche sich alle in ihrer heutigen Gestalt hauptsächlich aus Granit, Syenit, Quarz, Gneis und altkristallinischen Schiefern verschiedener Art aufbauen. Ferner das Rheinisch-westfälische Schiefergebirge, Harz, Thüringer- und Frankenwald, wo nunmehr großenteils silu-

rische und devonische Schiefer, Ablagerungen aus der Steinkohlen- und Dyaszeit sowie uralte Granit- und Porphyr-, Diorit- und Melaphyrdurchbrüche vorherrschen.

Diese alten Faltengebirge bilden die höchsten Teile Innerdeutschlands. Sie erheben sich in der Schneekoppe des Riesengebirges mit 1605, im Arber des Böhmer- und im Feldberg des Schwarzwaldes mit 1500, im Sulzer Belchen der Vogesen mit 1425, im erzgebirgischen Keilberg mit 1200, im Harzer Brocken mit über 1100, im Ochsenkopf des Fichtelgebirges und im Beerberg des Thüringerwaldes mit rund 1000, im Feldberg des Taunus mit fast 900 m. Ihrer äußeren Form nach sind sie heutzutage teils Gruppengebirge mit kuppelähnlich abgeglichenen, stellenweise felsüberschütteten Waldbergen, wie Wasgen- und Schwarzwald, Bayer- und Böhmerwald, Fichtelgebirge und Harz — teils stark gewellte, vielzerschnittene Plateauflächen, wie das Rheinische Schiefergebirge — teils langgestreckte Kammauern, wie der Thüringerwald, der an seiner Ost- und Westflanke mächtige Bruchlinien aufweist, das Erzgebirge, dessen Südrand eine scharfe Einsenkung zur Eger hin zeigt, und das in einzelne Bruchgebirge aufgelöste Sudetensystem. — Wirtschaftlich sind die alten Faltengebirge von größerer Bedeutung, als alle übrigen Berglandschaften Deutschlands. Ihre Granite und Syenite geben prächtige Bausteine; ihre Gneise und Glimmer bergen Zinn, Silber, Graphit und Porzellanerde; ihr Quarz dient zur Glasfabrikation; ihre silurischen und devonischen Schiefer liefern den vorzüglichen Dach- und Schreibschiefer des Franken- und Westerwaldes; sie enthalten auch die reichen Eisenerzlager im Harz sowie um Lahn und Sieg. Ihre Steinkohlenschichten an Saar und Ruhr, bei Aachen, im Vorland des Erzgebirges und der Sudeten sind überaus reich an „schwarzen Diamanten". Aus den Schichten der Dyasformation endlich, dem Rotliegenden und Zechstein, die vor allem Harz und Thüringerwald umsäumen, gewinnt man die Kupferschiefer im Mansfelder Gebiet, viel Gips und vor allem die Kalisalze von Staßfurt.

Neben den alten Faltengebirgen treten in Deutschland besonders die Ablagerungen der Triasformation hervor. Sie erstreckt sich in einem breiten Gürtel vom Südrand des Schwarzwaldes an bis hinab ins Osnabrückische Land. Auch die Pfälzer Hart, das Neckarbergland und teilweise das lothringische Stufenland gehören ihr an — abgesehen von den Hauptgruppen der deutschen Alpen. Im norddeutschen Flachland sinkt sie jäh ein und ist von jüngerem Gestein bedeckt. Aber in dem Helgoländer Felsen tritt sie noch einmal unvermutet aus dem Meere heraus: Rot is de Kant.

An die Trias legt sich im Osten ein vielzackiges Band von Juraschichten. Als unmittelbare Fortsetzung des Schweizer Juras zieht es sich vom Rhein bei Schaffhausen durch Schwaben und Franken bis an den Fuß des Frankenwaldes. Auch am Nordrand der deutschen Mittelgebirge, im Teutoburgerwald und Weserbergland, finden sich jurassische Gesteine. Sie sind dort mit Ablagerungen aus der Kreidezeit vergesellschaftet. Diese letzteren erlangen in Norddeutschland zu beiden Seiten der rheinischen Lippe und der oberen Ems, in der Weserkette sowie östlich von Hildesheim und Braunschweig, ferner auf der Insel Rügen größere Ausdehnung. Von den mitteldeutschen Berglandschaften bauen sie das Elbsandsteingebirge mit seinen bizarren Felsruinen vollständig auf, während sie sich in den Sudeten nur streifenweise verteilt finden. Im Süden des Reiches endlich treten sie außer in den Alpen bloß um Regensburg stärker hervor.

Den Höhenlandschaften aus Trias, Jura und Kreide ist die Form stark auf- und niederwogender Plateaus oder flach ausgestreckter Scheitelflächen eigen, wie sie uns in der Hart, dem östlichen Odenwald und Spessart, im Schwaben- und Frankenjura, in der Thüringer Hochebene und den Plateaus von Brilon und Paderborn begegnen. Seltener bilden sie Hügelgelände, wie im Neckarbergland (Kreichgau), in

der Frankenhöhe, dem Steigerwald, den Haßbergen, den Ausläufern des Teutoburgerwaldes und im Weserbergland.

An Meereshöhe erreichen die Triasberge bei weitem nicht den Jura, der in Schwaben mit dem Hohenberg über 1000, in Franken mit dem Hesselberg 700 m Erhebung erreicht. Dagegen erheben sich die Buntsandsteinschichten der Hart im Kalmit bloß 680, die schwäbischen Keuperflächen im Schönbuch nur 565 m. Und noch beträchtlich niedriger sind die triassischen und jurassischen Landschaften des deutschen Nordens.

So weit ausgedehnt aber nun die von ihnen allen bedeckte Fläche des Reiches ist, so gering sind ihre Bodenschätze. An nutzbaren Mineralien bieten sie außer Bausteinen im wesentlichen nur Salz, den Solnhofer Lithographiestein, Eisenerze in Lothringen, im Schwabenjura bei Aalen, im Frankenjura bei Amberg, ferner im nördlichen Wesergebirge; dazu Zement, plastische Tone, Gips und Schreibkreide.

Auch die Fruchtbarkeit des Bodens ist in den Landstrichen aus Trias- und Juragestein höchst ungleich. Die Buntsandsteingebiete decken vielfach dunkle Forste. Dies ist teilweise auch bei den Muschelkalkflächen der Fall, die aber auch sehr fruchtbaren Ackerboden aufweisen, wie in der Hohenloher Ebene Württembergs und im fränkischen Grabfeld. Die Keupergegenden sind teilweise steril sandig und alsdann vorwiegend mit Föhrenholz bestanden, wie im weiten Zirkel um Nürnberg, teils äußerst ertragfähig und im bunten Wechsel von Acker- und Wiesland prangend, wie in der Frankenhöhe bei Schillingsfürst usw. Die Hochflächen des Juras schließlich sind vielfach steinig und wasserarm und nur mit kurzen Grasnarben bedeckt. Sie eignen sich weniger zum Bodenbau, mehr indessen zur Vieh-, besonders zur Schafzucht. Das wirtschaftliche Leben pulsiert hier in den reichbewässerten, waldumrahmten Tälern.

Die Höhenlandschaften, welche die vulkanischen Ausbrüche in der Tertiärzeit schufen, bilden bald einfache Einzelerhebungen, wie den nunmehr weinumrankten Kaiserstuhl; bald weit auseinander liegende Bergreihen, wie in der Eifel und auf der Rhönseite bei Fulda; bald enggescharte Höhengruppen von echtem Gebirgscharakter, wie das Siebengebirge; bald deckenförmig breit entfaltete Hochflächen, wie Vogelsberg und Meißner. Dabei sind diese tertiären Vulkanberge keineswegs niedrig. Sie erreichen in der Rhön nahe an 1000, im Taufstein des Vogelsberges fast 800 m. — Die Verwendbarkeit des Basalts, Trachyts und des vulkanischen Tuffs für den Haus- und Straßenbau sowie für die Herstellung großer, haltbarer Ofenanlagen; des Bimssteinsandes für die Fabrikation künstlicher Steine (Schwemmsteine); die Ausbeute zahlreicher Sauerbrunnen und die Gewinnung beträchtlicher Mengen natürlicher Kohlensäure (z. B. im Brohltale der Eifel) geben den vulkanischen Gegenden unseres Vaterlandes eine beachtenswerte wirtschaftliche Bedeutung.

Deutschlands Bodenform ist nach drei Seiten hin für die Ausgestaltung der wirtschaftsgeographischen Verhältnisse von einschneidender Bedeutung. Vor allem durch die Vorherrschaft des Tieflandes. Ihm fallen 60 % der Fläche des Reiches zu. Tiefland ist nicht bloß die sich weithin dehnende Zone zwischen dem Fuß der deutschen Mittelgebirge und dem Meere. Es schneidet vielmehr mit ansehnlichen Buchten an Rhein, Ems, Saale und Elbe auch in das Herz der bergigen Mitte unserer Heimat ein. Ferner zieht sich eine tief eingesenkte Ebene in langer Flucht am Oberrhein und Untermain vom Schweizer Jura an bis zum Rand des Vogelsberges hin. Kein anderes Gebiet unseres Vater-

landes bietet nun, wie wir oben bereits angedeutet haben, der Landwirtschaft günstigere und vielseitigere Grundlagen als das Tiefland. Weiterhin ist kein anderer Landstrich für Handel und Verkehr sowohl see- als binnenwärts mehr geeignet als jenes. Außerdem ist hervorzuheben, daß die Industriezentren am Rhein, in Sachsen und Schlesien der norddeutschen Tiefebene unmittelbar benachbart sind. Und so haben sich denn auch im Tiefland die ausschlaggebenden Verkehrszentren und Handelsplätze des Reiches entwickelt: in seiner Mitte der größte Süßwasserhafen des europäischen Festlandes, Berlin; an seinem binnenländischen Saum Breslau, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Hannover, Köln; längs der Seekante Königsberg, Danzig, Stettin, Lübeck, Kiel, Hamburg, Bremen, Emden. Hierzu kommen Mannheim, Straßburg, Mainz und Frankfurt in der Oberrheinischen Tiefebene, sowie Nürnberg in der sandigen Regnitzebene.

Wirtschaftlich außerordentlich bedeutsam ist zweitens der Umstand, daß sich, wie schon mehrfach berührt wurde, *der deutsche Boden im großen und ganzen von Süden nach Norden stufenförmig senkt*. Dadurch kommt in den geographischen Charakter Deutschlands nicht bloß ein Streben zur See hin, dadurch wird Deutschland nicht nur zum Binnen- und Seestaat zugleich. Es hat vielmehr in sich selbst kein so starkes Verkehrshindernis, wie es Italien im Rückgrat seiner Apenninen, Frankreich in den Cevennen, England in den Gebirgen seines Nordwestens, Österreich in seinen Alpenländern hat. Die Tatsache, daß Deutschland nur einen sehr schmalen Anteil an den Alpen besitzt, die rauhen Berggebiete und Plateauflächen an Ausdehnung zurücktreten und der Boden sich, wenn auch nicht gleichmäßig, vom Hochgebirge an in der Hauptlinie bis hinab zum Meere abflacht, ist von großem Vorteil sowohl für die Produktion als auch für den Warenumsatz. Dieser Vorteil fiele fort, wenn der Aufbau Deutschlands dem der südeuropäischen Halbinseln oder jenem unseres westlichen Nachbarlandes verwandt wäre.

Endlich ist drittens *die außerordentliche Wegbarkeit Deutschlands* von einschneidender Bedeutung. Wie offene Lage und meist leichte Überschreitbarkeit die hervortretendsten Merkmale der deutschen Grenzen sind, so ist größte Zugänglichkeit ein wesentliches Kennzeichen der deutschen Landschaften überhaupt. Deutschland ist nicht bloß das Land der offenen Tore, sondern auch der breiten Durchgänge von Ost nach West und von Süd nach Nord.

Diese Wegbarkeit im allgemeinen ist wiederum auf die geologische Vergangenheit unseres Vaterlandes zurückzuführen. Das Auseinanderbrechen des stark eingeebneten mitteleuropäischen Faltenlandes in eine Reihe von Einzelgebirgen und die Modellierarbeit, die durch ungezählte Zeiten eine anhaltende Verwitterung und Abtragung zur Folge hatte: sie beide haben im Verein mit einem bunten Wechsel von Gesteinschichten

verschiedener Widerstandsfähigkeit in den Grundzügen den Verlauf der vielen Wege bestimmt, welche Handel und Verkehr gegenwärtig nehmen. Die Verwitterung änderte Aussehen und Höhe der ursprünglichen Berglandschaften so, daß von vielen derselben nur noch die Grundmauern, einige Pfosten und Pfeiler stehen geblieben sind, wie vom Wasgen- und Schwarzwald, Böhmer- und Thüringerwald, Vogelsberg und Siebengebirge, Fichtelgebirge und den Keuperlandschaften Frankens. Sie bildete einstige hohe Gebirgsmauern zu Reihen mildgeformter Kuppelberge oder zu breiten Bergscheiteln um. Sie zerschnitt die Plateauhöhen durch zahlreiche Talrinnen, wie den Deutschen Jura und das Rheinische Schiefergebirge, und schuf einzeln stehende Berggestalten, die man wohl Restberge nennen könnte. Sie endlich füllte die Niederungen mit dem Schutt, aber auch den fruchtbaren, tonig-sandigen Niederschlägen ihrer Gewässer aus. Die Verwitterung hat zwar dem Antlitz des deutschen Landes die Züge des Alters aufgeprägt. Sie hat ihm aber auch gleichzeitig einen guten Teil seiner Wegbarkeit und viel von seiner gesamten volkswirtschaftlichen Bedeutung verliehen. Die durch Verwitterung und Abtragung des Bodens geschaffenen günstigen Höhenverhältnisse, die eine großzügige allgemeine Nivellierung unseres Vaterlandes zur Folge hatten, sind auch wesentlich mit die Ursache, daß die großen, Deutschland kreuzenden Eisenbahnlinien sich gewöhnlich ohne Rücksicht auf den geognostischen Aufbau des Landes hinziehen, daß sie die verschiedensten Gesteinsablagerungen berühren und durchschneiden.

Es ist für die Wegbarkeit Deutschlands kennzeichnend, daß ein enges Netz von Schienensträngen ohne besondere Schwierigkeiten angelegt werden konnte. Es sind nur einzelne ausgedehntere Landschaften, die von den Eisenbahnen gemieden oder umgangen werden und meist unwirtlichen, weit ausgestreckten Gebirgslagen angehören, wie z. B. das südliche und nördliche Drittel des Böhmerwaldes, der innere Vogelsberg, die Rhön (wo es noch die Strecke Gersfeld-Bischofsheim zu bauen gilt) und das Zentralgebiet des Hunsrücks. Auch ist das Reich außerordentlich arm an eigentlichen Bergbahnen, die man nur am Rheine häufiger findet, wo sie nach den besuchtesten Aussichtspunkten führen (Nerobergbahn bei Wiesbaden, Bahn Rüdesheim-Niederwald-Aßmannshausen, Drachenfels- und Petersbergbahn am Siebengebirge) — sowie an längeren, ganze Bergkämme durchbohrenden Tunnels, wie es jener bei Oberhof im Thüringerwalde ist.

Ferner gibt sich in den deutschen Kanallinien von der Weichsel bis zum Unterrhein, mancherlei hervorragenden Kanalplänen, wie z. B. jenem des Mittelland- und eines selbst für die Großschiffahrt brauchbaren Main-Donau-Kanals, sowie in der Längenausdehnung der dem Schiffsverkehr dienenden kanalisierten und freien Flußläufe die Wegbarkeit unseres Vaterlandes besonders in seiner breiten Tieflandzone kund.

Von den 13 750 km schiffbaren Strecken, die ihm 1905 zukamen, trafen 8033 km auf freie, 1416 km auf kanalisierte Flußläufe, 2183 km auf gegrabene Kanäle, 98,65 km auf den Nord-Ostsee-Kanal. Über die Benutzbarkeit der deutschen Wasserstraßen im einzelnen mag folgende Übersicht kurz belehren, die über ihre Wassertiefe bei Mittelwasser Aufschluß gibt. Diese beträgt:

	1	m	u.	darunter:	bei	919,5	km	Fahrlänge	
über	1	m	bis	1,5	m:	=	2 934,5	=	=
=	1,5	=	=	2	= :	=	4 072	=	=
=	2	=	=	2,5	= :	=	2 861	=	=
=	2,5	=	=	3	= :	=	568	=	=
=	3	=	=	4	= :	=	833	=	=
=	4	=	=	5	= :	=	561	=	=
	5	=	oder	mehr:		=	838	=	=

Die trotz ihrer Vielgestalt für die Verkehrsbewegung so günstigen Bodenformen Deutschlands trugen endlich dazu bei, daß unser Vaterland unter dem Einfluß seiner politischen Entwickelung und staatlichen Aufteilung zu dem Land der Verkehrszentren wurde, von dem Oskar Peschel im Hinblick auf unseren westlichen Nachbarstaat ebenso drastisch als anschaulich sagt: „Das französische Eisenbahnnetz ist ein Spinnennetz, das deutsche ein Fischernetz." Es ist keineswegs zum Nachteil unserer Verkehrsbewegung, daß unsere Bahnlinien eines einheitlichen Mittelpunktes entbehren, wie ihn Frankreich in Paris besitzt, sondern von Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau, Kassel, Hannover, Köln, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Straßburg, Nürnberg und München aus Schienenstränge sich nach allen Himmelsgegenden abzweigen. All diesen Zentren samt den sie umschließenden Wirtschaftsgebieten wird so eine gewisse Selbständigkeit, die Möglichkeit einer eigenartigen Entwickelung gesichert, die ihrerseits befruchtend auf das Ganze zurückwirkt.

Neben der Wegbarkeit unseres Vaterlandes trägt in bescheidenem Maße auch seine landschaftliche Schönheit mittelbar zur Förderung von Handel und Verkehr bei. Wo man auch den Fuß auf deutsches Gebiet setzt, an den rebengesegneten Ufern des Rheines oder auf den sagenumsponnenen Blockhalden des Harzes, im fichtendunklen Schwarzatale Thüringens oder auf den mit schwanken Farnen geschmückten Felsmeeren des Fichtelgebirges, auf den baumlosen Doppelgipfeln des Ostbayerischen Grenzgebirges oder an den schattigen Waldseen des Schwarzwaldes, am sandigen Flachgestade des Deutschen Meeres oder auf den ewig verschneiten Bergtitanen der Alpen: allenthalben begegnet man kürzer oder länger verweilenden Naturfreunden teils aus dem Reich, teils aus weiter Ferne. Die in unendlicher Mannigfaltigkeit sich ausbreitende Schönheit des deutschen Landes, die biedere Treue, Regsamkeit und Klugheit seiner Bewohner sind die Schöpfer einer Fremdenindustrie geworden, welche die Lebensführung weiter Volkskreise ganz wesentlich beeinflußt

und deren nationalökonomische Bedeutung von vielen kaum geahnt wird. Sie macht sich nicht bloß in den großen Verkehrs- und Durchgangszentren des Reiches geltend, wie in München und Dresden, Berlin und Köln. Die ergiebigen Quellen des Fremdenverkehrs fließen auch in die oft weltentlegenen Orte der Bergländer und Seeufer hin. Sie tragen den Reichtum, der sich in den Städten anhäuft, zu einem Teil hinaus zum Landvolk und helfen auch in den stillen, für die Bodenkultur bloß stiefmütterlich ausgestatteten Gebirgsgegenden den Nationalwohlstand heben.

5. Die vaterländischen Gewässer als Verkehrsstraßen.

Deutschland nennt nicht bloß ein reiches und regelmäßig verzweigtes Aderwerk von Gewässern sein eigen. Seine größeren Flüsse sind vielmehr auch hervorragende Verkehrswege. Auf fast 14 000 km Länge dienen die Gewässer Mittel- und Norddeutschlands dem Schiffsverkehr. Und mehr als ein Zehntel aller heimischen Flußstraßen ist selbst für große Fahrzeuge geeignet.

Der Rhein, die beste von der Natur selbst geschaffene Wasserlinie ganz Europas, bildet die natürliche Verkehrsader zwischen den Alpen- und den Nordseeländern. Er ist ein Teil der großen und uralten, nunmehr auch eisenbahnreichen Transitlinie von Britannien und den Niederlanden einerseits nach den Staaten Süd- und zum Teil auch Osteuropas anderseits. Der Rhein besitzt mit seinen Zuflüssen insgesamt ein Verkehrsgebiet von über 200 000 qkm. Und diesem gehören zugleich die produktivsten Landstriche des Deutschen Reiches an, sowohl was Bodenschätze (Kohlen, Eisen, Salz, wertvolle Bausteine), als auch Naturerzeugnisse (Holz, Getreide, Rübenzucker, Hülsenfrüchte, Obst, Wein) und Artikel der Stahl-, Textil-, Farben- und Luxuswarenindustrie anlangt. Denn durch die Ill wird das Elsaß, durch die Mosel Lothringen und die Rheinprovinz, durch den Neckar und den Main das schwäbisch-fränkische Stufenland, durch die Lahn ein Teil von Hessen-Nassau, durch die Ruhr und Lippe endlich Westfalen in das Verkehrsgebiet des Rheins einbezogen. Schon von Basel ab verkehren Schiffe bis 20 t Tragfähigkeit, von Kehl ab solche bis 150 t Ladung und bis Mannheim fahren die großen Rheindampfer mit 1,5 m Tiefgang. Die größten Rheinfrachtdampfer tragen über 2100 t.

Nun ist es allerdings für Warenbewegung und Handel in Westdeutschland außerordentlich beengend, daß uns die Rheinmündung nicht zugehört. Der schönste deutsche Strom gleicht für uns einem stattlichen Baume, dem der Wipfel genommen ist. Der Rhein-Dortmund-Ems-Kanal will allerdings dem Verkehr eine Ausgangspforte nach der See im vaterländischen Gebiete schaffen. Aber er bietet auch nicht annähernd

Ersatz für die nichtdeutsche Rheinstrecke. Er lenkt vom natürlichen Wege an das Meer zu weit ab, bleibt für die Wegfuhr der an jenem Strome gesammelten Warenmengen bloß ein Seitenpfad und genügt den wirtschaftlichen Interessen der gesamten ober- und mittelrheinischen Landstriche keineswegs. Dieser Übelstand würde sich erst dann ebenso naturgemäß als auch endgültig beseitigen lassen, wenn der räumlich beschränkte Küstenstaat der Niederlande jenen innigen wirtschaftlich-politischen Anschluß an das deutsche Nachbarreich suchen würde, der allein die Fortdauer seiner Handelsmacht und seiner gegenwärtigen kolonialen Ausdehnung gewährleistet. Dann erst hätten wir auch vom Westen bis zum Osten ungehinderte Bahn zum Meere.

Wie großartig trotz alledem die Rheinschiffahrt sich in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat, lehrt die Tatsache, daß an der preußisch-niederländischen Grenze der Verkehr von 2½ Millionen t im Jahre 1871 auf fast 40 Millionen t im Jahre 1905 anstieg.

Gleich dem Rheine ist auch die Ems nur wenig der Vereisung ausgesetzt. Bis Papenburg gelangen auf ihr Fahrzeuge mit 1,5 m Tiefgang, bis Leer Seeschiffe mit einem solchen von 4 m. Obschon Ufersümpfe und eine industriell sehr wenig hervortretende Umgebung dem Verkehr nichts weniger als günstig sind, hat der Fluß doch neuerdings durch den Dortmund-Ems-Kanal an wirtschaftlichem Werte wesentlich gewonnen und trägt ansehnliche Lasten von Mauersteinen, Steinkohlen, Eisen und Eisenwaren sowie von Holz und Getreide zum Meere hin und wieder ins Land hinein.

Die Weser eignet sich zwar infolge ungünstiger Schwankungen ihrer Wasserführung, geringer Tiefe im Nachsommer und Herbst sowie unzureichender Regulierung weniger als Flußweg. Aber ihr vielverzweigtes Adernetz reicht doch weit in den Thüringerwald und in die hessischen und mittelrheinischen Berglandschaften hinein; auch hat sie Aller, Leine und Hunte als schiffbare Zuflüsse. Zudem ist ihre Trichtermündung so weit und tiefsohlig, daß die größten Seeschiffe bis Bremerhaven gelangen können und infolge der kräftigen Flut und der gründlichen Baggerarbeiten sich die Nordsee eigentlich bis Bremen hinzieht. Dazu wird der Weserverkehr durch die günstige Natur und die lebhafte Gewerbetätigkeit der Uferlandschaften wesentlich gehoben. Holz, Portasteine und Portazement, die Schaumburger Steinkohlen, die Harzer und Westfäler Hüttenprodukte, sowie Leinen-, Woll- und Glaswaren spielen dabei eine wichtige Rolle.

Auch die Elbe ist als natürliche Verkehrsstraße bei weitem nicht mit dem Rheine zu vergleichen. Und zwar zum Teil aus den gleichen Gründen wie die Weser, zum Teil auch wegen der länger anhaltenden winterlichen Vereisung. Während die Schiffahrt auf dem Rheine durch Eisgang und Eisbedeckung meist nur auf geringe Zeit unterbunden wird, weil das Flußbett systematisch verbessert ist und quer durch das

Gebiet der mildesten Wintertemperaturen des Reiches zieht, hat die Elbe alljährlich im Durchschnitt fast zwei Monate Eisführung und Eisgang.

Aber dieser Strom nimmt außer der Umwallung des böhmischen Kessels noch vom Fichtelgebirge und Thüringerwald, der Thüringer Hochebene und dem Harz sowie von weiten Gebieten des niederdeutschen Flachlandes die Gewässer auf. Ozeandampfer können bis Hamburg, kleinere Seeschiffe bis Magdeburg, Flußkähne mit niedrigem Tiefgang bis Melnik und auf der Moldau bis Budweis gelangen. Die Saale ist von Naumburg ab auf 442 km schiffbar, die Spree von Spreewitz weg auf 365 km. Die Bedeutung der Schiffahrt auf letzterer übertrifft sogar diejenige auf der Elbe bei Magdeburg. Für mittlere Fahrzeuge ist die Havel schon vom Finowkanal ab zugänglich und Berlin ist heute der größte Süßwasserhafen Europas. Die Zahl der hier angekommenen Schiffe stieg von 33 000 im Jahre 1900 auf fast 42 000 im Jahre 1905, während die Menge der auf diesen Schiffen verladenen Güter in der gleichen Zeit von 4 780 000 t auf 7 360 000 t stieg. Berlin verdankt sein Emporblühen als Industrie- und Handelsstadt im wesentlichen Maße dem Umstand, daß es an der gut befahrbaren Spree liegt und sowohl mit Hamburg und Stettin wie mit Breslau und Magdeburg durch ein Netz von Wasserlinien, dessen Mittelpunkt es ungefähr bildet, in Verbindung steht. (Bei Hamburg werden auf der Elbe jährlich gegen 6 Millionen t Waren befördert. Größte Tragkraft der Elbedampfer: 1100 t.)

Aus alledem ersieht man: Nordwestdeutschland ist durch Rhein, Ems, Weser und Elbe, durch ein allerdings noch unvollkommenes System von Kanälen und durch die tiefeingreifenden Buchten des Dollarts und der Jade dem Meere auf die günstigste Art nahegerückt. Und ähnlich ist es auch im Nordosten Deutschlands, dem Hinterlande der Ostsee. Zum Stromgebiete der Oder entsenden die Berglandschaften der Sudeten großenteils ihre Gewässer. Sie durchzieht die industriell und landwirtschaftlich gleich hervorragenden Gegenden Schlesiens und der Uckermark, ist für Seeschiffe bis Stettin, für Boote von 1 m Tiefgang bis Breslau, für leichte Kähne bis Ratibor zugänglich, hat weiterhin ein (wenn auch noch nicht allerorts sämtlichen Ansprüchen genügendes) geregeltes Bett, besitzt schiffbare Zuflüsse vom Wasserreichtum der Warthe und endlich Kanallinien gegen Weichsel und Elbe zu. (Größte Tragkraft der Oderdampfer: gegen 500 t.) — Außerdem sind Weichsel, Pregel und Memel in ihrem deutschen Unterlauf treffliche Floß- und Schiffswege Es ist ihnen bei günstigen Gefällsverhältnissen eine mehr gleichmäßige Wasserführung als Oder, Elbe und Weser eigen und sie sind für den Grenzhandel Deutschlands mit dem Russischen Reiche (hauptsächlich in Holz, Eisen, Steinen, Steinkohlen, Weizen, Ölsaat) von nicht zu unterschätzendem Werte. Aber dieser würde sich noch sehr steigern, wären die Mündungs-

haffe für den Verkehr günstiger und dauerte die Sperrung jener Flußläufe durch Eis nicht monatelang.

Die einheitliche Richtung der deutschen Stromadern nach Nord- und Ostsee, ihre und ihrer Kanäle Bedeutung als billige Frachtstraßen[1]) und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der von ihnen durchzogenen Ländergebiete machen die Mängel, die unseren Küsten anhaften, zum Teil weniger fühlbar.

Eine ungleich geringere Rolle als die norddeutschen Ströme spielt die Donau für Handel und Verkehr im Reich. Man sagt zwar gewöhnlich, sie werde bei Ulm schiffbar. Allein erst von Regensburg an findet auf ihr ein ansehnlicherer Warenaustausch mit Österreich-Ungarn und ein erwähnenswerter Personenverkehr statt. Sie, wie auch der untere Inn und der letzte Teil der Altmühl sind nur für Fahrzeuge von geringem und mittlerem Tiefgang geeignet.

Jedenfalls übertrifft der Bodensee als Handelsweg weit die deutsche Donau. Besorgen doch auf ihm allein 50 Dampfer die Güterbewegung zwischen Deutschland, der Schweiz und Vorarlberg-Tirol.

Die wichtigsten deutschen Wasserstraßen.

A. Kanäle.

1. Im Nordostseegebiet.

1. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal verbindet Ost- und Nordsee.
2. " Dortmund-Ems-Kanal verbindet Ruhr mit Nordsee.
3. " Elbe-Trave-Kanal verbindet Hamburg mit Lübeck.
4. " Plauensche Kanal verbindet Unterhavel mit Elbe.
5. " Havelländische Haupt-Kanal verbindet Ober- und Unterhavel.
6. " Finowsche Kanal verbindet Havel und Oder.
7. " Friedrich-Wilhelm-Kanal verbindet Oder und Spree.

2. Im Ostseegebiet.

1. Der Klodnitz-Kanal verbindet Oberschlesien mit der Oder.
2. " Bromberger Kanal verbindet Oder mit Weichsel.
3. " große Friedrichsgraben verbindet Memel mit Pregel.

3. Im Donaugebiet.

Der Ludwigs-Kanal verbindet Donau und Main. (Auf ihm verkehren gegenwärtig im Jahre nur etwa 2000 Schiffe mit je 150 t Belastung.)

4. Im Rheingebiet.

1. Der Saar-Kanal verbindet das Kohlengebiet an der Saar mit dem Rhein-Marne-Kanal und der Bahnlinie Straßburg-Paris.
2. Der Rhein-Rhone-Kanal verbindet den Rhein mit Saône-Rhone.
3. Der Rhein-Marne-Kanal verbindet den Rhein mit Paris.

---

1) Die Billigkeit der Wasserstraßen bringt es mit sich, daß auf ihnen der Verkehr in den zwei Jahrzehnten von 1875—1895 stärker angewachsen ist als auf den Bahnen. Der kilometrische Verkehr auf letzteren wuchs nur um 44 %, jener der ersteren aber um 150 %.

B. Schiffbare Flüsse.

Name des Hauptflusses	Anfang der Schiffbarkeit	Flußlänge km	Name des schiffbaren Nebenflusses	Anfang der Schiffbarkeit	Flußlänge km
Rhein	Straßburg	1295	Mosel	Meurthe-mündung	514
			Saar	Steinbach	213
			Neckar	Cannstatt	358
			Main	Bamberg	590
			Ruhr	Witten	235
			Lippe	Lippstadt	255
Ems	Greven	325			
Weser	Münden	436	Aller	Celle	
			Leine	Hannover	
			Hunte	Oldenburg	
Elbe	Melnik	1154	Saale	Naumburg	442
			Havel	Preuß. Grenze	291
			Spree	Spreewitz	365
Oder	Ratibor	944	Warthe	Konin	795
Weichsel	Zabrzeg	1125			
Memel	Bielica	877			
Pregel	Einfluß der Angerap	125			
Donau	Ulm	2863	Altmühl	Dietfurt	195
			Inn	Rosenheim.	

6. Das deutsche Volk und seine wirtschaftliche Betätigung.

A. Der Volkszuwachs im Reiche.

Die günstige Lage und die natürlichen Vorteile unseres Vaterlandes haben gemeinsam mit der unserem Volke innewohnenden Lebenskraft und seinem Familiensinn eine starke Bevölkerung zur Folge. Nunmehr hat Deutschland rund 62 Millionen Bewohner, während es zur Zeit der Reichsgründung nur 41 Millionen waren. Diese ungemein rasche Zunahme der Bevölkerung hat Deutschland mit den meisten Kulturstaaten der Gegenwart gemein. Sie ist unter anderem eine Folge der modernen wirtschaftlichen Entwickelung der Völker und beruht ganz besonders auf dem mächtigen Aufschwung von Industrie, Handel und Verkehr.

Am schwächsten war der Bevölkerungszuwachs infolge der weniger günstigen Lebensverhältnisse und der Flucht „vom Lande zur Stadt" in den vorwiegend Landwirtschaft treibenden Gegenden Deutschlands, vor allem in den östlichen Provinzen Preußens und in Mecklenburg. In Elsaß-Lothringen aber blieb der Volkszuwachs auch mit aus politischen Gründen (u. a. Auswanderung nach Frankreich) zurück. Am stärksten

hingegen gestaltete er sich unter dem Emporblühen von Produktion und Handel in Berlin, in den drei Hansestädten, in den industriereichen westlichen Provinzen Preußens, sodann in Sachsen, Braunschweig, Reuß und Anhalt. Vor allem haben die Großstädte (von über 100 000 Einwohnern) eine gewaltig rasche Entwickelung genommen.[1]) Das platte Land, dessen Bevölkerung der absoluten Seelenzahl nach ziemlich gleich bleibt, weil es keine größere Zahl von Leuten zu ernähren vermag, solange der landwirtschaftliche Betrieb sich nicht gründlich ändert, ist der Jungbrunnen, aus dem für die Städte der Zuzug von Menschen fließt, den die Entwickelung von Großgewerbe und Verkehr hier fordert.

Ferner fällt die Tatsache auf, daß der Süden des Reiches in den letzten drei Jahrzehnten eine viel geringere Volksmehrung erfuhr als der deutsche Norden.[2]) Es mag dies zum Teil darauf beruhen, daß im südlichen Deutschland mit seinen ausgedehnten Gebirgen und Hochebenen die Lebensbedingungen schwierigere sind, daß dort infolge des geringen Reichtums an Bodenschätzen und der weiten Entfernung vom Meere Industrie und Handel nicht den riesenhaften Aufschwung nehmen konnten, wie im deutschen Norden und daß gerade die Südhälfte des Reiches eine beträchtliche Summe von Auswanderern stellt. Dazu herrscht speziell in Südbayern eine außerordentlich große Kindersterblichkeit. Und so entfallen denn auch von den 50 größten deutschen Städten nach der letzten Volkszählung nur sieben auf das alemannisch-bayerische Gebiet. Alles in allem aber kann man mit freudiger Bestimmtheit sagen, daß unser Volk in keiner Weise zu den alternden Nationen gehört, die man neuerdings mit Vorliebe in Europa sucht.

B. Die Bevölkerungsdichte in den einzelnen Reichsteilen.

Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte wird Deutschland in Europa nur von Belgien, Holland und England sowie von Italien übertroffen. Es kommen im Reich 112 Personen auf den Quadratkilometer, gegen 73 in Österreich-Ungarn, 72 in Frankreich und nur 20 im europäischen Rußland. Am geringsten ist die Bevölkerungsdichte in den Gebieten des Großgrundbesitzes und des Großbauerntums, sonach in Mecklenburg (35 bis 45 Seelen auf den Quadratkilometer), in der Osthälfte Preußens, in Schleswig-Holstein, Oldenburg und Hannover (55—70). Von mittlerer Stärke

1) 1871 zählten sie zusammen kaum 2 Millionen Seelen oder 5% der Gesamtbevölkerung; 1895 nahezu 7 Millionen oder 13% der letzteren; 1905 aber gab es im Reiche 41 Großstädte mit zusammen 11½ Millionen Einwohnern oder mehr als 19% unseres ganzen Volkes.

2) 1871—1905 betrug der Bevölkerungszuwachs im Königreich Sachsen 76%, in Preußen 51, in Baden 37,5, in Bayern nur 34, in Württemberg 26,5, im Reichslande 17%.

erscheint die Bevölkerungsdichte quer in der Mitte des Reiches von Westfalen bis Schlesien, in der bayerischen Rheinpfalz, im südöstlichen Teile des Reichslandes, in den Hauptteilen von Württemberg und Baden (110—150 Köpfe auf den Quadratkilometer). Dort finden sich im allgemeinen Bauerngüter mittleren Umfangs und bäuerliche Kleinbetriebe, letztere vor allem im Südwesten des Reichs. Am dichtesten bevölkert sind endlich diejenigen Landstriche, in denen Industrie, Handel und Verkehr vorherrschen: die Rheinlande, das Königreich Sachsen und Stücke von Schlesien, außerdem der Umkreis der Reichshauptstadt und anderer Großstädte, sowie Südhessen, Nordbaden und Nordwürttemberg (160—280 und mehr).

Dementsprechend finden sich auch die Großbetriebe von Industrie und Handel (mit mehr als 50 Personen) dicht gehäuft in den westlichen Strichen des Vaterlandes von der Südgrenze der Reichslande an bis zur Nordgrenze von Rheinland und Westfalen, ferner in Anhalt, Schlesien und wiederum in den Großstädten. Letztere und ihre Umgebung sind gegenwärtig so recht die Zentren der Großindustrie sowohl was die Massenhaftigkeit und den Wert der Erzeugnisse als die Menge der Arbeiter und die Größe der angelegten Kapitalsummen betrifft.

Schließlich ist beachtenswert, daß die Teilnahme des deutschen Volkes an der Industrie, an Handel und Verkehr in den letzten Jahrzehnten in einem deutlichen Anwachsen begriffen ist. Es entfallen nunmehr bloß noch rund 35% der Bevölkerung auf Urproduktion, jedoch 40% auf das Großgewerbe und 12% auf den Handel. Obwohl die Verwertung der bei der Gewerbe- und Berufszählung von 1907 gewonnenen Zahlen bis jetzt noch nicht möglich war, so hat sich doch schon jetzt mit Sicherheit ergeben, daß inzwischen eine weitere starke Vermehrung der im Handel und in der Industrie Beschäftigten eingetreten ist, wie dies ja schon im Jahre 1900 durch die Ergebnisse der Volkszählung angedeutet wurde, die in 73 599 Landgemeinden nur 25 734 000, dagegen in 3360 städtischen Gemeinden 30 633 000 Seelen ausgewiesen hatte. Der Übergang vom Agrar- zum Industriestaat hat sich also auch bei uns bereits vollzogen.

C. Einheitliche Grundzüge in der Mannigfaltigkeit des deutschen Wirtschaftslebens.

Bei aller Mannigfaltigkeit sind dem wirtschaftlichen Leben in Deutschland doch große Grundzüge eigen. Die heimatliche Landschaft trägt im gebirgigen Süden wie im flachen Norden, in den altgeschichtlichen Gebieten des Rheinstromes wie in dem der deutschen Art erst sehr viel später gewonnenen Osten im wesentlichen das gleiche Aussehen. Es ist ein Volk von einheitlichem Grundcharakter, das „die Zeichen seiner Arbeit in den

Boden hineinrodete, hineingrub und hineinpflügte", das hier wirtschaftlich tätig ist.

Die deutschen Gebirgsgegenden, Talungen und Flachgebiete sind unter sich so eng verwachsen und sehen sich bei allem Wechsel doch wiederum so ähnlich, die Arbeit beruht auf so verwandten Naturbedingungen und Verhältnissen, daß sich keine starr nebeneinander bestehenden Gegensätze ergeben. Es ist gleichsam die recht vielseitige Variation eines und desselben musikalischen Motivs, das in deutschen Landen hier voller und heller, dort schwächer und dumpfer widerklingt.

Die deutschen Volksstämme zeigen nur geringe Verschiedenheiten in der wirtschaftlichen Veranlagung. Wohl sagt man seit alters vom Bayer, er pflege weniger der Kaufmannschaft und neige besonders zur Landwirtschaft hin. Wohl rühmt man am Alemannen seinen findigen Geist, seinen stark entwickelten Gewerbesinn und seine Wanderlust. Wohl spricht man dem Franken, mag er nun an Regnitz und Main oder am Rhein und der Mosel wohnen, eine besonders schöpferische Tätigkeit sowohl auf dem Felde der Erfindungen und Entdeckungen als auf jenem der neuzeitlichen Industrie, des Handels und der Kunst zu. Den Westfalen charakterisiert man als kühl, gemessen, zäh und „eintönig in seiner Heimat Wandel". Am Niedersachsen und Friesen preist man den Starkmut, mit welchem er die unaufhörliche Fehde mit dem Ozean, mit Wetterhall und Wogenprall führt. Man weiß auch, daß Niedersachsen die Bremer und Hamburger Hafenorte und den Norddeutschen Lloyd gegründet und ihre Städte zu ersten Handelsemporien gemacht haben. Bei den Obersachsen, Thüringern und Schlesiern erkennt man die ungewöhnliche industrielle Betriebsamkeit und die gemeinnützigen Unternehmungen an, die sie schon seit langen Jahrzehnten zu schaffen sich mühten. Im Märker, Pommer und Preußen aber findet man besonders starkes zielbewußtes Streben, das alle Kräfte zur Erreichung des einmal gesetzten Zieles einsetzt und seine Pläne wohl auch mit Gewalt auszuführen sich bemüht.

Trotz alledem sind aber die Unterschiede zwischen den deutschen Stämmen und ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit nicht so bedeutsam, wie oft geglaubt wird. Unsere wirtschaftlichen Zustände beruhen nur zum geringen Teil auf der Eigenart der einzelnen Volksstämme. Sie sind in der Hauptsache ursprünglich aus den von der Natur gegebenen Verhältnissen heraus entstanden und durch sie hier mehr, dort minder an bestimmte Gegenden gebunden. Die natürliche Ausstattung des Landes erzog den Menschen bei uns nicht bloß zur Arbeit überhaupt, sie schrieb ihm auch Art und Maß dieser Arbeit im einzelnen gewöhnlich vor. Nun zeigt die allgemeine Naturbeschaffenheit in Deutschland zwar eine Fülle von Verschiedenheiten; sie sind aber weder grundsätzlich, noch stehen sie sich schroff gegenüber. Diese Verschiedenheiten konnten daher durch

angestrengte, vielhundertjährige Arbeit zum guten Teile ausgeglichen werden.

Außerdem muß erwähnt werden, daß durch die Freizügigkeit für Gewerbe und Handel im Reich, das Aufblühen von Industrie und Verkehr und das riesenhafte Anwachsen der Städte eine in früherer Zeit unbekannte Mischung der einzelnen Volkselemente verursacht wurde, die zur Abschleifung der Stammeseigentümlichkeiten manches beitrug. Mögen sich diese immerhin bei den Eingesessenen noch im Häuserbau, in Sitte und Tracht, Sprache und Lebensauffassung kundtun. Auf volkswirtschaftlichem Gebiete im besonderen sind sie vielfach bereits stark verwischt. Nur ein voreingenommener Kopf wird hinsichtlich der Arbeitskraft, Arbeitslust und Arbeitsleistung des deutschen Volkes in den einzelnen Landstrichen hervortretende Gegensätze finden.

Zweiter Teil.

Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Deutschlands.

1. Alpen und Alpenvorland.

Die deutschen Alpen stellen den schmalen Saum dar, mit dem die nördlichen Kalkalpen ins Reich hineinreichen. Sie erstrecken sich von der Fläche des Bodensees im Westen bis zur wolkenhohen Bergumrahmung des Königsees im Osten. Die Großartigkeit und Schönheit der Landschaft ist für sie ebenso kennzeichnend wie die Einfachheit und Einseitigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse. Zwar ist alles an diesen Bergen praktisch bedeutsam, was in ihrem Landschaftsbilde auffällt: die Hochwälder aus dunklem Tannengehölz, Ahornen und Buchen zu ihren Füßen; die Mäntel sattgrüner, blütengeschmückter Matten, die sich um ihre Schultern schlingen; Firn und Eis, die an ihren nebelumflossenen Häuptern haften. Aber die mächtige Erhebung der Bergmauern, ihre schroffen Wände und schuttumhüllten Steilflanken, rauhes Klima, vielfach ungünstige Bodenzusammensetzung, Armut an Metallen und Kohlen, sowie die schmalgemessenen Räume für Ansiedelungen bedingen eine dünn zerstreute Bevölkerung, bewirken das Zurücktreten des Ackerbaues und Gewerbes weit hinter Wald- und Almenwirtschaft. Nur längs der Talrinnen und an den unteren Hängen der bis zum Scheitel forstdunkeln, sanft aufgewölbten Vorberge lohnt sich der Bodenanbau einigermaßen. Aber auch Forst- und Milchproduktion finden innerhalb der drei seit alters unterschiedenen Hauptgruppen der deutschen Alpen eine sehr verschiedene Ausprägung.

In den **Algäuer Alpen** ziehen die Bergmauern strahlenförmig vom Hauptkamme weg, der parallel mit dem Lech nach Nordosten verläuft. Infolgedessen sind auch die Quelltäler der Iller radiär angeordnet und tragen zur Sammlung eines ansehnlichen, sehr bald floßbaren Alpenflusses vieles bei. Anderseits ist freilich auch der Verkehr innerhalb des Gebirgsstückes durch den Mangel eines Durchbruchtales oder tief eingeschnittenen Passes nach Süden hin erschwert. — Von den sehr verschiedenen Felsarten, die in den Algäuer Alpen ganz besonders rasch wechseln, sind die quellenreichen Algäuschiefer und Fleckenmergel wirtschaftlich am hervortretendsten. Wie Mäntelchen schmiegen sie sich an die stolzen, blanken

Gipfelgestalten aus sprödem Dolomit (Mädelegabel und Hochvogel recken sich bis an 2700 m hoch empor), die schroffen Wände und steilen Grate („Ecken") des Unterjuras. Überall wo sie sich finden, grünen die herrlichsten Matten, blühen die köstlichsten Alpenkräuter. Sie sind mit die Ursache, daß fast die Hälfte der Algäuer Alpen Wies- und Weideland ist. Und weil die Bodenausnutzung in Südbayern nirgends eindringlicher betrieben wird als durch den erwerbs- und handelsfrohen, zugleich aber auch äußerst reinlichen Algäuer, so herrscht hier die Milchproduktion weit über die Forst- und Feldwirtschaft vor. Man zählt im Algäu rund 1440 teilweise mit Dampf betriebene Molkereien. An keinem anderen Orte in den südbayerischen Landen findet man derart stattliche Viehmärkte wieder wie in Sonthofen[1]) und erfolgt ein so stattlicher Umsatz von Alpenprodukten: Holz, Butter und Käse wie in Kempten, dem Hauptorte der Landschaft. Das gesamte gebirgige und flachländische Algäu erzeugt trotz seiner geringen Ausdehnung im Jahre etwa 3 Millionen Hektoliter Milch und gewinnt daraus über 160 000 Zentner Schweizer- und Emmentalerkäse, 280 000 Zentner Limburger- und Romandurkäse, sowie 10 500 Zentner Butter im Totalwerte von 30 Millionen Mark. Wie der Rheinländer auf seine Wein-, kann der Algäuer auf seine Käsekeller stolz sein. — Dazu betätigt sich der Gewerbefleiß des Schwaben auch innerhalb des Algäuer Berglandes, und zwar vornehmlich auf dem Felde der Spinnerei und Weberei. Man findet dort eine großartige Bindfaden- und eine Seilerwarenfabrik (jene in Immenstadt, diese mit etwa 1000 Arbeitern in Füssen), 8 mechanische Baumwollspinnereien und 4 mechanische Webereien (besonders auch in Kempten). Dazu kommen Holzwollspinnereien, Holzstoff-, Möbel- und Düngemittelfabriken sowie die Herstellung von Strohhüten in Lindenberg und Umgebung (30 Fabriken mit 800 Hutmaschinen). — Neben Kempten kommt als Hauptverkehrsplatz in diesem Gebiete noch Lindau in Betracht, welches regen Handel zwischen dem Reich, der Schweiz, Vorarlberg und Tirol vor allem in Getreide, Obst und Wein, Käse, Schmalz und Bauholz vermittelt.

Die Mitte des deutschen Anteils an den Alpen bezeichnet man von jeher und mit Recht als **Bayerische Alpen.** Diese sind durch das Lechtal im Westen vom Hochland des Algäus geschieden, zu dem von ihnen aus die waldreichen und seengeschmückten Schwangauer Berge hinüberführen. Die Ostgrenze bilden die jenseits des Inn gelegenen Chiemgauer Höhen. — Die tiefeingerissene Talung der Isar, des Hauptflusses Altbayerns sowohl in geschichtlichem wie in geographischem Sinne, scheidet die Bergmauern zwischen Lech und Inn in zwei ungefähr gleich große Teile. Beide Flügel erreichen ihre höchste Erhebung und

1) Im Herbste stehen hier manchmal an 4000 Stück Rinder zum Verkauf.

ihre kühnsten Formen im Wetterstein (Zugspitze 2964 m) und Karwendel (westliche Karwendelspitze 2500 m), wo der lichtgraue Wettersteinkalk vorherrscht. Dieser bildet auch innerhalb der Wetterstein und Karwendel im Norden vorgelagerten Kämme, die hauptsächlich aus Keuperdolomit und Jura bestehen, nämlich den Bergen des Ammergaus, Isarwinkels und den Höhen um Schliersee und Tegernsee, die auffallendsten Gipfel, wie Benediktenwand und Wendelstein (1800 m). Zu den Füßen all dieser echt alpinen Berge lagern sodann die Vorhöhen der Flysch- und Molassezone mit sanften, wellenförmigen Umrissen, die den Gegensatz zwischen dem Hügelland der schwäbisch-bayerischen Hochebene und den Felshäuptern des Hochgebirges vermitteln.

Im Wetterstein und Karwendel herrscht unten der Bergwald, oben nackter Fels und Schutt vor. Im Gegensatze zu den Algäuer Alpen treten die Matten zurück. Hier ist das Gebiet des Holzknechts und vor allem auch des Jägers. Denn hier dehnen sich in und über den Bergwaldstrichen ungemein hirsch- und gemsenreiche Jagdgründe aus. Nur am Saum von Wetterstein und Karwendel begegnen uns ansehnlichere Orte. Die Lebensführung ihrer Bewohner ist neben dem mehr und mehr anwachsenden Fremdenverkehr ganz wesentlich vom Bergwalde abhängig. Hier ist die Heimat einer Industrie von Saiteninstrumenten, die Mittenwalds [1]) Namen bis über den Atlantischen Ozean getragen hat. Hier blüht in Garmisch und Partenkirchen wie im benachbarten Oberammergau [2]) die Schnitzerei. Hier ist ferner die Heimat des wettergefestigten, altbayerischen Holzknechts mit dem stählernen Herzen und der eisernen Gesundheit. Von hier stammen endlich die Tausende von Flößen, welche auf Isar und Loisach den Reichtum an Stamm- und Brennholz, Brettern, Latten und Holzkohlen gen München hinabtragen und zur raschen baulichen Entwickelung dieser Stadt nicht wenig beitragen.[3])

Anders als im Gebiete von Wetterstein und Karwendel ist es in den niedrigen, milderen und mattenreichen Landschaften der Bayerischen Alpen. Für ihre Wirtschaftsverhältnisse ist die Gegend um Schlier- und Tegernsee besonders kennzeichnend. Hier ist die Erwerbstätigkeit ungleich vielseitiger als im Quellgebiet von Isar und Loisach. Neben der Waldwirtschaft sind Viehzucht, Milcherzeugung

1) Von hier aus gehen jährlich ungefähr 10 000 Violinen, Cellos, Baßgeigen, Zithern und Gitarren ins Ausland, besonders auch nach Amerika.

2) In Oberammergau mit seinen alle 10 Jahre stattfindenden Passionsspielen sind rund 300 Personen mit dem Schnitzen von Kruzifixen, Altären, Spielsachen, Rahmen usw. beschäftigt.

3) Im Jahre 1900 kamen 5190 Flöße an der Münchener Lände an. Von ihnen gingen nur 26 noch weiter flußabwärts. Der Wert der Floßladungen betrug 2 782 500 Mark.

(vor allem Buttergewinnung) und industrielle Betätigung (nicht weniger als 80 Sägemühlen im Bezirksamt Miesbach) hervorragend.

Obwohl die Bayerischen Alpen mit Bodenschätzen nur ärmlich bedacht wurden, gibt doch das Vorkommen von schönen Marmorsorten hauptsächlich in der Umgegend von Tölz, Neubeuren am Inn und Tegernsee, von Wetzsteinen und Gips, Zement und Kreide Hunderten von Arbeitern ebenso lohnenden Verdienst als der Abbau von Braunkohlen bei Miesbach und Hausham. Beide bringen einen schätzenswerten Zug mehr in die einfachen wirtschaftlichen Verhältnisse Altbayerns.

In der **Bergwelt des Berchtesgadener Landes** finden sich die langhingedehnten, schmalen und seltsam kühn ausgezackten Bergmauern der Algäuer und Bayerischen Alpen nur vereinzelt, besonders am Watzmann (2700 m) und Hochgöll. Breite plumpe Bergmassen aus Dolomit und ganz besonders aus Dachsteinkalk, wirr gewellte, wasserarme Hochflächen von unregelmäßigem Umriß und mit breitscheiteligen Gipfeln sind an ihre Stelle getreten.

Der wirtschaftliche und geschichtliche Mittelpunkt des Gebietes ist das matten- und quellenreiche Berchtesgadener Becken. Seine großartigste und reizvollste Stelle aber bildet die blaugrüne Wasserschlucht des Königsees.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse im Berchtesgadener Land sind jenen der Bayerischen Alpen ähnlich. Auch hier herrscht der Wald vor. Er nimmt rund $^3/_5$ des nutzbaren Bodens ein, birgt einen sorgsam gepflegten Reichtum an Edelwild und bietet prächtige Sommerweiden für große Herden. Ferner gab der Bergwald auch hier schon seit 700 Jahren Anlaß zur Kunstschnitzerei (auch in Elfenbein, Knochen, Kirsch- und Aprikosenkernen). Dazu kommt der Reichtum des Berchtesgadener Ländchens an Salz (Stein- und Quellsalz alljährlich für etwa 350 000 Mark). Endlich findet man hier auch Industrie in Stein- und Tonwaren (Marmor am Untersberg und bei Bischofswiesen, Zement- und Gipsbrüche bei Reichenhall) sowie einen äußerst lebhaften Fremdenverkehr.

* * *

Von den Alpen ist das **Alpenvorland, die oberdeutsche oder schwäbisch-bayerische Hochebene**, weder geographisch noch wirtschaftlich zu trennen. Es umfaßt die breite, hügelige Schwelle, welche vom Hochgebirge hinab zur Niederung der Donau im Norden führt und sich im Westen bis zum Deutschen Jura, im Osten bis an das Österreichische Hügelland erstreckt.

Die oberdeutsche Hochebene gehört mit zum Sockel oder Fundament der Alpen. Ihre Gesteine stammen größtenteils aus diesen. Im Süden sind es die Schutthügel der seenreichen Moränenlandschaft, welche einst eiszeitliche Gletscher aus den Bergen heraustrugen; in der Mitte die Gerölle der großen, mit Mooren oder Heidewiesen überzogenen Ebenen an

Isar und Lech; im Norden die Lehme und Sande der tertiären Hügelgelände und besonders der Löß der bayerischen Kornkammer zwischen Straubing und Vilshofen, der eigentlich nur ein feines Schlemmprodukt der einstigen Gletscherwasser darstellt. Sämtliche ansehnlicheren Flüsse entquellen dem Hochgebirge und tragen auch auf der Hochebene noch alpines Wesen an sich: grün ist ihre Farbe, rasch ihr Lauf, geröllreich ihr Bett und sie sind meist nur floßbar. Ebenso steht das Klima weithin unter den Einflüssen der Alpen (Verkürzung des Frühlings durch die Schneeschmelze in den Bergen, große Temperaturschwankungen besonders infolge des Wechsels von Berg- und Talwind und des Einflusses des warmen und trockenen Föhns, Regenperioden nach Gewittern, die sich in den Gebirgstälern festsetzen). Auch besitzt die Hochebene Charakterpflanzen der alpinen Flora vor allem in ihren oberen Flußtälern und auf den Mooren, z. B. die Aurikelprimel und den großglockigen Enzian. Endlich bewohnen die gleichen Volksstämme Alpen und Alpenvorland und zeigen in ihrer gesamten Lebensführung vielfache Anklänge. — Allerdings nehmen die Einflüsse des Gebirges auf die Hochebene von Süden nach Norden allmählich ab und das nördliche Drittel der letzteren wird schon von den Naturverhältnissen des Donautales beherrscht.

Wie die Hochebene nach ihrem Gesteinsaufbau und ihrer Oberfläche in zwei Hälften zerfällt, so auch in wirtschaftlicher Beziehung. Innerhalb der Moränenlandschaft des Südens mit ihrem vielfach steinigen Boden herrschen Wald und Wiese vor, sonach Forstwirtschaft und Viehzucht. Auch nehmen hier Seen (Ammer-, Staffel-, Würm-, Chiemsee) und Hochmoore einen großen Raum ein. An Bodenschätzen finden sich nur Braunkohlen bei Peißenberg, Großweil und Penzberg, Schichten plastischer Tone und ausgedehnte Torflager in den Mooren. Die Auswertung der gewaltigen Kräfte, die fast ungenützt in den rasch fließenden Wasserläufen ruhen, müßte in der wirtschaftlichen Entwickelung des Alpenvorlandes bedeutsame Änderungen bewirken. — Die Bevölkerung ist vergleichsweise dünn und größere Siedelungen finden sich gewöhnlich nur an Seen und Flüssen.

In der Nordhälfte der Donauhochebene hingegen, dem Gebiete der meist fruchtbaren Tertiärhügel, tritt der Wald vielfach bloß parzellenweise auf. Der Ackerbau herrscht hier derart vor, daß in Niederbayern $^7/_{10}$ der landwirtschaftlich benützten Fläche von Getreideäckern eingenommen werden. Auch die weiten Ebenen des Donaumoores südlich zwischen Neuburg und Ingolstadt sowie des Donauriedes bei Dillingen stehen großenteils unter Kultur. Ferner treibt man ergiebigen Hopfenbau in der Holledau nordwestlich von Landshut.

Ähnlich wie in der Moränenlandschaft gewinnt man im nördlichen Südbayern bloß plastische Tone und außerdem längs der Donaulinie Kalk- und Sandsteine (bei Günzburg, Neuburg, Kelheim, Donaustauf).

Die gewerbliche Produktion ist höchst ungleich über die oberdeutsche Hochebene verteilt. Nur Bierbrauerei — Oberbayern allein hat etwa 600 Brauereien, darunter nahe an 200 mit Dampfbetrieb —, Müllerei und Ziegelei finden sich gleichmäßiger vertreten. Sonst aber zeigen die Schwaben des Westens eine wesentlich regere industrielle Tätigkeit als die Altbayern des Ostens. Außer der Holz- und Papierstoffindustrie in Rosenheim, an der oberen Mangfall, in Pasing und Dachau ist in der östlichen Hälfte des Alpenvorlandes nur noch die Fabrikation von Tonwaren (Kolbermoor, Landshut, Ergoldsbach) erwähnenswert. In der kleineren Westhälfte dagegen werden Spinnerei und Weberei, wie bereits beim Algäuer Hochland angedeutet wurde, in starkem Maße betrieben, und zwar außer in Füssen, Immenstadt und Kempten noch in Memmingen, Kaufbeuren und Schongau.

Ganz besonders bedeutsam durch seine Textilindustrie ist aber Augsburg (95).[1]) Sein früher Aufschwung hängt mit seiner vorteilhaften Lage in einer Ebene zusammen, wo sich die Wege von Stuttgart-Ulm und Nürnberg-Donauwörth treffen und weiter zum Bodensee und über den Fernpaß nach dem Inntale führen. Gemeinsam mit Mülhausen i. E. und Hof ist Augsburg der wichtigste Platz Süddeutschlands für Spinnerei, Weberei, Kattun-, Wachstuch- und Filzfabrikation, ferner für Färberei, Messing- und Tabakfabrikation. Auch die Herstellung von Maschinen und Zündhölzern wird hier schwunghaft betrieben und dazu die Triebkraft von Lech und Wertach gründlich ausgenutzt.

Als Südbayerns hervorragendste Industriestadt hat indessen nunmehr München (540) zu gelten. Dieses verdankt sein wirtschaftliches Aufblühen einerseits der Gunst wittelsbachischer Fürsten und dem Weitblick seiner Stadtverwaltung, anderseits einer Reihe vorteilhafter geographischer Verhältnisse. Es liegt in der Mitte Südbayerns gleichweit entfernt vom Fuße der Alpen wie von der Niederung der Donau, an der kürzesten Linie, die einerseits vom oberen Mainland und Nürnberg über Ingolstadt zum Passe von Scharnitz und zum Brenner, anderseits vom Rhein über Stuttgart nach Wien führt. Daher gehen von München acht große Eisenbahnlinien aus und ist hier der Kreuzungspunkt der internationalen Schienenstränge Berlin-Rom und Paris-Konstantinopel. Ferner fand München seine Stelle an der zentralen Flußader Altbayerns, deren Fluten auf billige Weise die ausgiebigen Holzmengen der Bayerischen Alpen ins Flachland herabtragen. (S. 41.) Dadurch wird die bauliche Entwickelung der Stadt ebenso gefördert wie durch die mächtigen Lehmlager, die sich in unmittelbarer Nähe der Stadt am rechten Isarufer finden und das Material zu guten Bausteinen liefern. Endlich bewirkt die Nähe des Hochgebirges und seines seengeschmückten Vorlandes alljährlich einen regen Fremdenzufluß und veranlaßt, gemeinsam mit der heiteren Behaglichkeit des Münchner Lebens, Tausende vielfach kapitalkräftiger Leute zu dauernder Niederlassung. (Der Durchgangsverkehr an Fremden beträgt z. B. in München jährlich fast ½ Million Köpfe.) — München ist keineswegs so ausschließlich Kunststadt wie vielfach geglaubt wird. Es hat jetzt schon drei Weltindustrien: Bierbrauerei, Maschinen- und Handschuhfabrikation. Ferner blühen hier alle Zweige des Kunstgewerbes und der graphischen Künste, die Herstellung von Waggons, Leder, Gummiwaren, optischen Instrumenten, der Erzguß, die Glasmalerei und die Fabrikation künstlicher Blumen.

---

1) Die Ziffern hinter den größeren Städten geben ihre Einwohnerzahl nach 1000 an. (95) bedeutet also 95 000 Seelen.

Bedeutsamerweise liegt auch die Kreishauptstadt der Oberpfalz, Regensburg (50), noch in Südbayern. Sie hat einen überaus vorteilhaften Platz ungefähr in der Mitte zwischen Süd- und Nordbayern, der West- und Ostgrenze des bayerischen Staates. Nach dieser Stadt zu dachen sich sowohl die oberpfälzische als die oberdeutsche Hochebene ab und lenken den Verkehr um so mehr nach ihr hin, als hier zugleich der floßbare Regen und die in ihrer unteren Strecke schiffbare Nab münden. Hier beginnt ferner die Schiffbarkeit der Donau für größere Fahrzeuge. Regensburg besitzt fünf wichtige Schienenwege und liegt an der Kreuzung zweier bedeutender Verkehrslinien. Über die Stadt führt nämlich der kürzeste Weg von Mitteldeutschland nach Tirol und Italien und die Straße vom unteren Rhein und Main nach Wien. Zu alledem findet sich im Osten von Regensburg die bayerische Kornkammer, im Westen aber der Donau-Main-Kanal, der nach einem vorzunehmenden Umbau wohl noch von einschneidender Verkehrsbedeutung wird. — Die Stadt hat eine beachtenswerte Zucker- und ferner eine ansehnliche Pech-, Bleistift- und Schnupftabakfabrik.

2. Ostbayern.

Es setzt sich aus dem Ostbayerischen Grenzgebirge und seinem oberpfälzischen Vorlande sowie dem Fichtelgebirge zusammen. Beide stellen starkgewellte, wesentlich aus Granit, Syenit, Gneis, Quarz und Glimmerschiefer aufgebaute Bergreihen (sog. Gruppengebirge) dar. Überall begegnet uns der gleiche, ruhige Ernst abgerundeter Höhen, an deren Relief sich der Gegensatz zwischen den einzelnen, verschieden harten Felsarten besonders geltend macht. Die herrschende Gipfelform ist die Kuppe. Dicht geschart tritt sie auf, meist walddunkel bis hinauf zum Scheitel. Mit ihr wechseln schwachwellige Hochflächen, kurze, kammförmig ausgestreckte Rücken und die Doppelgipfel der Hauptberge: Arber, Rachel und Osser. Die dunklen Bergwasser in Form kleiner, steilwandiger Seen und munterer Flüßchen, dann und wann mit Perlmuscheln, ordnen sich dem Landschaftsbilde trefflich ein. Das Ostbayerische Grenzgebirge enthält zwei von Südost nach Nordwest streichende Bergreihen: den hinteren, höheren Wald (Böhmerwald) vom Dreisesselberg bis Furth, der Bayern von Böhmen trennt — und den vorderen Wald (Bayerwald), der ohne einen tieferen Quereinschnitt mehr plateauförmig längs der Donau bis Passau zieht und im Dreitannenriegel mit 1200 m seinen höchsten Punkt erreicht. Zwischen dem vorderen und hinteren Walde breitet sich ein mehr hügeliges Land aus. Mitten durch dasselbe zieht ein mächtiges Quarzriff schnurgerade hin, der Pfahl, von der Verwitterung aus seiner Nachbarschaft herausgemeißelt.

Der landschaftliche Hauptreiz des Ostbayerischen Grenzgebirges besteht weniger in seinen Berghäuptern, Tälern und Seen als in der stillen, meist wahrhaft überwältigenden Waldesherrlichkeit. Daher ist auch neben Ackerbau (Getreide, Flachs) und Viehzucht die Ausbeutung des Holzreichtums der Haupterwerbszweig der vergleichsweise dünnen Bevölkerung. Das hervorragendste Holzprodukt des „Waldes" ist das kostbare Resonanz-

holz, für dessen Herstellung eigene Fabriken tätig sind. Weit älter als die Holzindustrie ist allerdings die auf das Vorkommen von Quarz und Quarzsand sich gründende Glasfabrikation. Kein zweites Waldgebirge Europas hat so viele Glashütten aufzuweisen als der Bayer- und Böhmerwald. Besonders zahlreich sind jene um Z w i e s e l. Dort ist die günstigste Gelegenheit, die gesamte Glasfabrikation kennen zu lernen von der Herstellung des einfachen Tafelglases an bis hinauf zu der des feinsten Spiegel- und Kristallglases.

Ferner birgt das Ostbayerische Grenzgebirge Schwefel und Eisenkies, Graphit (zu Schmelztiegeln und Bleistiften) und Porzellanerde nordöstlich von Passau. Außer einfacher Schnitzerei von Siebrändern, Holzschuhen, Löffeln und der Fabrikation von Zündhölzchen treibt der „Waldler" auch noch Linnenweberei als Hausgewerbe (Passauer Leinwand).

Die Hauptmasse des Ostbayerischen Grenzgebirges endigt an der Senke von F u r t h, dem uralten Übergang von Franken und der Donau nach Böhmen, von Nürnberg und Regensburg nach Pilsen und Prag. Nördlich von diesem Passe leiten die weniger waldreichen und niedrigen Plateaurücken des „Oberpfälzer Waldes" zum Fichtelgebirge hinüber. Nach Westen aber senkt sich der Sockel des Ostbayerischen Grenzgebirges allmählich zur Nab nieder, so daß die östliche Hälfte der O b e r p f ä l z e r H o c h e b e n e sich ihm angliedert. Deren westlicher, vielfach nicht sehr ertragfähiger, aber keineswegs immer reizloser Abschnitt hingegen gehört dem Frankenjura zu. Er ist als „Steinpfalz" verrufen. Den teils tonigen, teils sandigen Boden der Oberpfalz decken neben ausgedehnten Föhrenbeständen und zahlreichen karpfenreichen Teichen auch Kartoffel-, Getreide- und stellenweise Hopfenfelder (um Neumarkt und Sulzbach). An nutzbaren Mineralien gräbt man dort Eisenerz im Frankenjura bei S u l z b a c h und A m b e r g, den bedeutsamsten Orten der Oberpfalz. Darauf gründet sich die Fabrikation besonders von Bahnschienen und Eisenträgern in der M a x h ü t t e bei Amberg, weiterhin die Herstellung von Gewehren und Emaillewaren in der letzteren Stadt. Plastische Tone werden bei S c h w a n d o r f ausgebeutet, dem Kreuzungspunkt der Bahnlinien Berlin-München und Nürnberg-Prag.

Dem Böhmer- und Bayerwald ist das F i c h t e l g e b i r g e sowohl nach seinem landschaftlichen Aussehen als nach seiner wirtschaftlichen Bedeutung nahe verwandt. Hier wie dort dichte Forstbestände über kuppelförmigen Höhen (Ochsenkopf und Schneeberg 1100 m) und wirren Felsmeeren. Hier wie dort Holzindustrie, die Ausnützung des Beerenreichtums der Wälder, der Abbau von Granit (für Straßen- und Hochbau, architektonische Verzierungen und Grabmäler) und Syenit. Hier wie dort Fundorte von Porzellanerde (für die Fabriken von S e l b) und etwas Eisenerz. Hier wie dort Hausindustrie der unter rauhe Naturverhältnisse

gebeugten Bevölkerung in Linnenweberei und Stickerei. Endlich finden sich hier wie dort die ansehnlichsten Siedelungen zwischen den Hauptteilen des Gebirges. Der Lage von Regen und Viechtach zwischen dem vorderen und hinteren Wald entspricht die Lage von Wunsiedel zwischen dem Nord- und Südflügel des hufeisenförmig angeordneten Fichtelgebirges. Schon beträchtlich von diesem Gebirge entfernt findet sich Hof, hervorragend durch Spinn- und Webindustrie.

3. Das Gebiet des Deutschen Juras.

Es bildet sowohl hinsichtlich seiner nahezu wagerecht gelagerten kalkigen Gesteinsschichten und seines landschaftlichen Aussehens als auch in bezug auf seine wirtschaftliche Bedeutung ein zusammengehöriges Ganzes. Im Gegensatz zu den regelrechten Falten des Schweizer Juras erscheint der Deutsche Jura als ein Gürtel von Plateauhöhen, deren breiter, mit gewaltigen Schuttmassen überdeckter Scheitel öfters ausgewitterte Steinruinen von seltsamen Formen trägt: einem mächtigen Walle gleich, bewehrt mit felsigen Zinken und Zacken. Ungleich kennzeichnender als die Oberfläche des Gebirges mit ihren leicht aufgewölbten Kuppeln, seichten Mulden, trichterartigen Vertiefungen und Trockenrinnen sind für dasselbe scharf eingeschnittene, vielfach nur schmale Talungen. Sie zerlegen es in eine Reihe von Einzelstücken, größeren und kleineren Tafelbergen vergleichbar. Sie haben aus ihm vielfach auch kegelähnliche Berginseln (Restberge) herausgeschnitten, die wie Vorposten isoliert vor dem Hauptkörper des Gebirges stehen, wie Bopfinger Jpf, Hohenzollern, Achalm, Teck, Staufen und Hesselberg.

Mitten aus dem Deutschen Jura wurde durch dieselben vulkanischen Kräfte, welche die Einzelhöhen des Hegaus und die kleineren vulkanischen Bildungen um Urach schufen, die Senke des Rieses herausgehoben. Die annähernd zirkelrunde, fast waldlose Eintiefung bildet nunmehr die Kornkammer Nordbayerns. Als ihr Mittelpunkt hat Nördlingen nahe der Wörnitz zu gelten. Sie ist nicht bloß wegen des Anbaues von Getreide (auch von Braugerste), sondern auch hauptsächlich wegen ihrer Viehzucht (besonders Frühgeflügel) weithin bekannt.

Das Ries zerlegt den Deutschen Jura in eine südwestliche schwäbische und eine nordöstliche fränkische Hälfte. Mögen aber auch im Schwabenjura die Einzelhöhen schärfere Umrisse und größere Erhebung zeigen; mögen manche Täler hier tiefer eingenagt sein und milderen Naturcharakter tragen; mag die Lebensführung des Volkes hier in etwas anderer Art zur Erscheinung kommen: es finden sich doch hier wie dort die gleichen geographischen Grundzüge. Sowohl die Scheitelflächen des Schwaben- wie jene des Frankenjuras tragen vielfach die Eigentümlichkeiten des Karstlandes an sich: steinigen Boden, dürftige, nur als Weideland taugliche

Grasnarbe, schwache Ackerkrume, große Wasserarmut, der durch Pumpanlagen abgeholfen werden muß, unwirtliches Klima, im ganzen schwache Besiedelung. Auf all das weist schon der Name des umfassendsten Stückes im Schwabenjura hin: Rauhe Alb. Andere Strecken des Gebirges dagegen bieten freilich dem Ackerbau guten, tonreichen Boden, so Schönbuch, Ulmer Alb, Teile des Aalbuchs, Härtfelds und der Eichstätter Alb. Wieder andere Jurateile endlich decken prächtige Hochwälder aus Buchen, Fichten, Birken, Eichen; so vor allem die gesamte Umrandung des Rieses sowie die von der Altmühl durchflossenen Gegenden.

Wirtschaftlich ungleich bedeutender als die Höhenlandschaften des Juras mit ihrem Reichtum an Höhlen und stattlichen Steinportalen sind die tiefeingenagten Talrinnen, die dem Überschuß der durch die Kalkklüfte gesickerten Wassermengen den Weg weisen einerseits zum Neckar (Fils, Rems, Kocher und Jagst); anderseits zur Donau (Blau und Brenz); wieder anderseits zum Main (Pegnitz und Wiesent als Zuflüsse der Regnitz). Ferner hat sich die junge Donau quer durch den Schwabenjura und haben sich ihre Nebengewässer Wörnitz und Altmühl quer durch den Frankenjura die Bahn gebrochen. Wie die kleineren Flüsse haben auch sie nicht nur Landschaften von wechselreicher Schönheit sondern auch teilweise von hoher Fruchtbarkeit geschaffen. Der Donaudurchbruch bei Sigmaringen, die Wörnitzrinne bei Harburg, das Altmühltal von Treuchtlingen abwärts vermögen getrost mit den vielgerühmten Taleinrissen der sog. Fränkischen Schweiz zu wetteifern. In diesen wasserreichen und waldumrahmten Juratälern finden sich die größten Siedelungen des Gebietes; hier liegen zum Teil die Obstbaumwälder Württembergs an Kocher, Jagst und Rems; hier wogen fruchtschwere Getreidefelder, finden sich streckenweise auch ergiebige Hopfengärten an Wörnitz, Altmühl und Pegnitz; hier klappern Hunderte von Mühlen aller Art; hier wird aus dem Obste Most und Branntwein gewonnen; hier endlich werden auch gutenteils die Mineralschätze des Gebirges verwertet. Es sind im Schwabenjura die Ölschiefer bei Reutlingen, die Zement- und Tonlager bei Blaubeuren und Heidenheim a. d. Brenz, die Eisenerze bei Aalen und Wasseralfingen. Auch Göppingen treibt Metallindustrie; Gmünd a. d. Rems und Geißlingen aber verfertigen unechte Gold- und Silber- und Kleingußwaren. Der Frankenjura endlich liefert neben den Eisenerzen bei Amberg vor allem die weltberühmten Lithographieschiefer bei Solnhofen und Pappenheim. Doch ist nicht zu verkennen, daß im schwäbischen Anteil des Juras die gewerbliche Tätigkeit reger und vielseitiger entwickelt ist als im fränkischen, wo nur am westlichen Rande des Gebirges in Weißenburg a. S. und Treuchtlingen die Fabrikation von Borten und Tressen sowie von Töpferwaren betrieben wird.

4. Neckar- und Mainlande.

Sie lagern in Form eines gleichseitigen Dreiecks, dessen Spitze zwischen Basel und Schaffhausen nahe am Rhein liegt und dessen Basis vom Fuß des Vogelbergs bis an jenen des Frankenwaldes reicht, zwischen dem Deutschen Jura im Osten und dem Ostgehänge vom Schwarzwald und Odenwald im Westen. Gleich dem Jura sind auch die Neckar- und Mainlande nach ihrem Gesteinsaufbau ein durchaus einheitliches Gebiet, nämlich die Südhälfte der deutschen Triaslandschaft, innerhalb deren nur selten kleine Inseln aus Jurakalk und vulkanischen Felsen lagern. Dagegen unterscheiden sie sich augenfällig hinsichtlich der Ausgestaltung ihres Reliefs und der wirtschaftlichen Tätigkeit ihrer Bewohner.

A. Neckarland.

Es umfaßt das gesamte Flußgebiet des Neckars bis zu seinem Eintritt in die Oberrheinische Tiefebene und schließt auch das Kreichgauer Hügelland nördlich des Schwarzwaldes mit ein. Seinen Nordsaum bilden von der Frankenhöhe weg der Lauf der Jagst und jener des unteren Neckars. So einförmig die Bodengestalt des württembergisch-badischen Neckarlandes auf der Landkarte erscheinen mag, so wechselreiche Bilder enthält es im einzelnen. Auf mäßigem Raume entrollt sich eine Fülle von mittelgebirgigen Landschaftsformen, welche mitunter der Blick von einem einzigen Aussichtspunkte aus überschaut. Da liegen im Westen die mächtig ansteigenden Höhen des tannendunklen Schwarzwaldes; im Südosten die Jurahänge mit dem frischen Grün ihrer Buchenwälder; zu beiden Seiten des Neckars die von Saatfeldern bedeckten mittelhohen Flächen der „Filder". Das mit Ortschaften erfüllte Neckartal aber mit seiner schon von Rottweil an floßbaren Ader erstreckt sich über Stuttgart-Cannstatt hinaus bis nach Heilbronn und zeigt den regsten Verkehr. In versteckten Seitentälern finden sich kleine Dörfer mit weinumrankten Balkenhäusern in wahre Obsthaine eingebettet (16—20 000 Bäume auf den Quadratkilometer, insgesamt 10 Mill. Obstbäume in Württemberg), ferner Rebenpflanzungen an den Gehängen (16 000 ha Weinland in Württemberg mit einem Jahresertrag von über 7 Mill. Mark; beste Lage südlich von Stuttgart), hinter denen ein Kirchlein oder eine alte Burg herüberlugt. In den Städten des Haupttals samt seiner westlichen Ausweitung, dem prächtigen Talkessel von Stuttgart, macht sich das kräftige Pulsieren eines regen Geschäftslebens geltend. Es gründet sich auf eine ergiebige Landwirtschaft (Dinkel, Weizen, Braugerste, Zuckerrüben, Hopfen, Kartoffeln) und vielseitiges Gewerbe, zu dessen maschinellem Großbetrieb die Gewässer durch ihr starkes Gefälle die bewegende Kraft liefern oder im Neckartal rollende Züge die Kohlen vom Rhein herübertragen.

An Bodenschätzen ist das Neckarland, von äußerst ergiebigen Salzlagern in Schwäbisch-Hall, Friedrichs-Hall und Clemens-Hall (dort werden $^3/_5$ des gesamten in Deutschland geförderten Steinsalzes gewonnen), den Eisenerzgruben bei Tuttlingen und zahlreichen Werksteinbrüchen am Osthange des Schwarzwaldes und um Stuttgart abgesehen, nicht sehr reich. Dagegen ist die industrielle Betätigung äußerst rege.

Stuttgart (250) ist nicht bloß in politischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung Württembergs Hauptstadt. In einer überaus fruchtbaren und landschaftlich reizvollen Seitenbucht des Neckartales gelegen, laufen hier die Wege aus allen Himmelsrichtungen zusammen, sowohl vom Schwarzwald wie vom Jura, von der Donau wie von den nordwürttembergischen Höhen. Von Stuttgarts Fabrikaten sind hauptsächlich chemische Produkte, Möbel und Kartonnagenwaren sowie Klaviere zu nennen; ferner blühen dort Buchhandel und Buchdruckerei, die Herstellung von Maschinen und Eisenbahnwagen, sowie die Gärtnerei. Spinn- und Webwaren erzeugen Cannstatt, Ludwigsburg, Ravensburg, die Gegenden zwischen Eßlingen und Reutlingen, Ulm und Heidenheim und das Nagoldtal. In der Eisenwaren- und Schaumweinindustrie ist wiederum Eßlingen tätig, während Reutlingen noch besonders Holzwaren und das sehr gewerbreiche Heilbronn vor allem Chemikalien, Tapeten, Papier- und Leder-, Gold- und Silberwaren und auch Zucker herstellt. Endlich ist noch die Müllerei in Heidelberg hervorzuheben.

B. Mainland.

Das Mainland ist nach seiner Naturausstattung dem Neckargebiet nicht unähnlich. Es übertrifft dasselbe aber einerseits an Mannigfaltigkeit der Bodengestalt und an Größe seines Hauptflusses. Anderseits jedoch bleibt es hinsichtlich der Gunst der klimatischen Verhältnisse, der Vielseitigkeit des Erwerbslebens und der Verdichtung der Bevölkerung innerhalb weiter Striche hinter jenem zurück.

Ihm gehören im Süden der Taubergrund, das offene, vorwiegend von Ackerland und Wiesenflächen überdeckte Hügelgelände der Fränkischen Höhe, der ziemlich rauhe, waldumhüllte, gegen Osten hin von zahlreichen Flußtälern durchschnittene Steigerwald (500 m hoch) und die breite, vielfach sandige Ebene der Regnitz an. Nördlich des Maines aber erheben sich die nicht unbeträchtlichen, von Eichen und Buchen überwölbten Rücken der Haßberge, die kräftig gewellten Hennebergerhöhen mit den beiden Gleichen (680 m), denen im Südwesten das fruchtbare Grabfeld vorliegt und schließlich, vom zweiten großen Mainbogen umfangen, das stark durchfurchte, mit dem östlichen Odenwald verwachsene Sandsteinplateau des Spessart (600 m) mit seinem rauhen Klima, seinen ragenden, wildreichen Hochforsten und seiner geringen Besiedelung. Der Stolz des stark gewundenen Maintals, dessen Flußader von Schweinfurt ab mit Dampfern, aber noch ungleich mehr mit Flößen befahren wird, sind teils seine hochstämmigen Laubwälder (im Steigerwald und Spessart stehen 90 000 ha Buchen-

und 16 000 ha Eichenbestände), teils sein Rebland (von Schweinfurt an), seine Obstgelände (viel Zwetschgenbäume) und seine goldenen Saaten in der breiten Muschelkalkzone Unterfrankens. Auf Unterfranken treffen $^1/_6$ des Weingebietes von Gesamtbayern, und sein feuriger Stein- und Leistenwein steht ebenbürtig neben dem Rebensaft des Rheingaues.

Wo aber Klima und Boden das Gedeihen von Wein und edlem Obst im Mainlande erschweren oder gar nicht zulassen, da treibt man außer dem Anbau von Getreide und Futterpflanzen in ausgedehntem Maße Gärtnerei, wie um Nürnberg und Bamberg[1]), sowie Hopfenkultur (bei Spalt, längs der unteren Pegnitz und Aisch)[2]) und Tabakpflanzung (um Nürnberg und Fürth). Die ärmlichsten zur Heidebildung neigenden Keupersandstriche aber decken wenigstens meilenweite Nadelholzwälder, und zwar vor allem Föhrenbestände.

Wie im Neckarland finden sich auch im Mainland nur wenig nutzbare Mineralien. Erwähnung verdienen davon bloß die in der ganzen Landschaft zerstreuten Sandsteinbrüche, die Gipsgruben an der Aisch, die Basaltlager des Rhönvorlandes und die feuerfesten Tone um Klingenberg a. Main. Dagegen begegnet man vor allem in Mittel- und Oberfranken einer ungemein regen Gewerbe- und Handelstätigkeit. Und zwar nicht bloß in einzelnen Städten, sondern in ganzen weiten Bezirken. So blüht die Metallindustrie im Umkreis von Nürnberg, die Korbflechterei in der Gegend von Lichtenfels, die Herstellung von Weiß- und Wollwaren, Stickereien und auch von Spitzen zwischen Sächsischer Saale und oberem Main.

Das mainländische Handelsemporium ist Nürnberg (295), „auf dem ärmsten Frankengrund die reichste Frankenstadt", gleich Berlin, Leipzig, München und Stuttgart von allen Seiten her leicht zu erreichen, am Kreuzungspunkt der Wege vom Thüringerwald zur Donau, vom Main nach Böhmen, von den Rheinlanden nach Wien. (7 Eisenbahnlinien nach München, Augsburg, Stuttgart, Regensburg, Eger, Bamberg und Leipzig.) Die kluge Findigkeit, das rege Wettstreben und der mutige Unternehmungsgeist der Nürnberger Franken haben indessen die Stadt schon im Mittelalter mehr emporgebracht als die Gunst der natürlichen Verhältnisse. Es gibt wenig Industriewaren, die man nicht in Nürnberg herstellt. An Weltindustrien besitzt es, obwohl Kohle und Eisen im weiten Umkreise mangeln, die Bleistiftfabrikation (im Orte Stein)[3]), die Herstellung von Blattmetallen und Drahten sowie von Spielwaren.[4]) Hervorragend ist außerdem die Fabrikation von Dampf- und Nähmaschinen, Straßen- und Eisenbahnwagen, die Verfertigung von Blech-, Leder-,

1) Bamberg und seine Umgebung hat allein nahe an 500 Gärtnereien.

2) Jährlicher Ertrag 55 000 dz, ¼ des in ganz Deutschland gewonnenen Hopfens.

3) In 23 Bleistiftfabriken in Nürnberg und Umgebung fertigen etwa 10 000 Arbeiter jährlich gegen 250 Mill. Blei- und Farbstifte im Werte von nahezu 10 Mill. Mark.

4) 65 Betriebe und 120 Exportkommissionshäuser für den Versand der Spielzeuge hauptsächlich nach England, Amerika, Italien, Rußland, Schweiz, Spanien, Rumänien.

Luxus- und Zuckerwaren, von Bürsten, Pinseln und Farben (Ultramarin). Dazu ist Nürnberg der erste Platz des europäischen Festlandes für Hopfenhandel. — Das benachbarte Fürth erzeugt hauptsächlich Goldleisten, Spiegelgläser[1]) und Brillen, Erlangen Wirkwaren und Handschuhe, Schwabach Nadeln, Blattmetalle, Seifen und Lichte, Weißenburg a. S. Tressen und Borten. Ansbach hat eine Armeekonserven-, Kinderwagen- und Beinknopffabrik. Bamberg in Oberfranken treibt Spinnerei und Weberei. Kulmbach besitzt chemische Fabriken und ausgedehnte Bierbrauereien. Oberzell bei Würzburg in Unterfranken stellt seine Maschinen hauptsächlich für den Buchdruck her, Aschaffenburg Buntpapiere. Schweinfurt ist ein bedeutsamer Markt für Getreide und Vieh, Würzburg und Kitzingen zeichnen sich durch Weinhandel aus.

5. Die oberen Rheinlande.

Das deutsche Oberrheingebiet von Basel bis gegen Mainz bildete bis zur mittleren Tertiärzeit eine zusammenhängende, einheitliche Gebirgsmasse. Dann aber geschah deren Trennung durch eine grabenartige Versenkung des mittleren Stückes, welche die erste Ursache zur Bildung der oberrheinischen Tiefebene gab. Aus diesem Umstande erklärt sich zwanglos die Ähnlichkeit der beiderseitigen Randgebirge. Sie senken sich steil zur Tiefebene nieder und bauen sich wesentlich aus den gleichen Gesteinen auf: Schwarzwald und Wasgenwald im Süden aus Gneis, Granit, Buntsandstein und Muschelkalk; Hartgebirge und Neckarbergland im Norden nur aus Triasschichten, ebenso der südöstliche Odenwald und ein großer Teil der lothringischen Hochebene. Wie im Berglande der nordwestlichen Rheinpfalz finden sich auch in dem nordwestlichen Odenwalde vulkanische Durchbrüche. Um Mainz jedoch liegen auf beiden Seiten des Rheines Tertiärgesteine. — Ferner ist den oberrheinischen Randgebirgen das gleiche Relief eigen. Schwarz- und Wasgenwald bilden wie Böhmer- und Bayerwald Gruppengebirge mit rundlich aufgewölbten Gipfeln und geringen Paßsenken (Kniebis und Niederung von Zabern), Hart und Odenwald indessen starkwellige Plateaus. Östlich wie westlich des Rheines erreichen die Berglandschaften im Süden ihre stärkste Erhebung — bis nahe an 1500 m — und nehmen nach Norden zu rasch an Höhe ab. Auch im landschaftlichen Aussehen gleichen sich dieselben vielfach. Hier wie dort findet sich ein schier unerschöpflicher Reichtum an Wäldern, rieseln zahlreiche, kurz entwickelte Flüßchen, sprudeln kalte und warme Mineralquellen (Baden-Baden 24—69°, Wildbad 33—38°). Hier wie dort paart sich das Großartige der Natur mit dem Lieblichen. Waldesdunkel wechselt mit frischem Wiesengrün, düsterer Moorgrund mit klaren Bergseen. Dazu wohnen in den beiderseitigen Randgebirgen die gleichen Volksstämme: Alemannen im Süden, Rheinfranken am Nord-

1) Für die Fürther Spiegelglasfabrikation sind 40 Schleif- und Polierwerke in den nahen Juratälern tätig.

rand — und eine ähnliche Naturausstattung zwang die Bewohner zu ähnlicher Lebensführung. So kann das oberrheinische Gebiet auch heute noch als ein Ganzes genommen werden, obgleich sich in den wirtschaftlichen Verhältnissen mancherlei Unterschiede ergeben. Und auch diese finden sich nicht in der Ebene, sondern sind auf die Randgebirge beschränkt.

In der 35—40 km breiten oberrheinischen Tiefebene verbindet sich ein außerordentlich mildes Klima mit einer fruchtbaren Bodenkrume; hier finden sich also die natürlichen Voraussetzungen für gartenartigen Anbau und große Volksverdichtung in hohem Maße. Man kann innerhalb dieses Tieflandstriches drei Zonen unterscheiden: den in einem künstlich geregelten Bett dahinwogenden, von feuchten, buschigen Auländern umsäumten Fluß, das wohlausgenützte fruchtschwere Gauland und das rebengesegnete Weinland, zu welchem auch der Kaiserstuhl zählt, der sich als vulkanische Einzelerhebung hart am Rhein bei Breisach über 300 m hoch aus der Ebene aufreckt.

Von Mannheim an nimmt der Strom Schiffe mit 700 bis 900 Tonnen Tragfähigkeit auf sich; dazu gesellt sich namentlich vom Neckar her ein äußerst reger Floßverkehr. An beiden Ufern ziehen vielbenützte Schienenstränge entlang und 10 wichtige Bahnlinien queren die Tiefebene. Außerdem fließt auf der Westseite noch die Elsässer Ill mit dem Rhein parallel und Kanäle verbinden ihn sowohl nach Süden hin mit dem Rhone als nach Norden und Westen zu mit der Seine. — Im Gauland begegnet nur dort magerer Wald, wo das fette Schwemmland aus Lehm und Löß durch Sandlager unterbrochen wird. „Sonst liegt eine wie in Beete zerstückelte Flur vor uns, wo die emsige Betriebsamkeit kleiner Besitzer den Feldbau auf eine hohe Stufe der Ertragsfähigkeit gehoben hat." Neben dem prächtigsten Weizen trägt der tonreiche Boden feinste Gerste, die namentlich im Unterelsaß einer schwunghaften Bierbrauerei dient. Die Büschelähren des Maises mit vollen Körnern beweisen, daß man hier den Mais nicht wie sonst fast überall in Deutschland bloß als Futtermais der Blätter wegen baut. Neuerdings hat sich die Zuckerrübe zu den älteren Kulturen von Krapp und Zichorie gesellt. Ferner bringt diese gesegnete Ebene trefflichen Hopfen (besonders im Unterelsaß), sowie die beste und massenhafteste Ernte deutschen Tabaks hervor. Ganz besonders ist es jedoch die Fülle von Baumfrüchten und von Wein, welche die oberrheinische Ebene wie überhaupt das Rheingebiet des deutschen Mittelgebirgslandes auszeichnet. Obst spielt am Rhein eine ungleich wichtigere Rolle für die Volksernährung als im übrigen Deutschland, und der Wein ist hier das Getränk auch des gemeinen Mannes.[1])

1) Die jährliche Weinernte bewertet sich durchschnittlich im Elsaß auf 15 Mill., in der Vorderpfalz auf über 10½ Millionen Mark, in Rheinhessen in guten Jahren auf über 8 Millionen Mark. — In Baden gibt es fast 9 Millionen Obst-

Hohe Walnußbäume beschatten die Landstraßen und die Edelkastanie reift wie in Frankreich oder in den Mittelmeerlanden ihre wohlschmeckende Frucht.

Eine so reich blühende Landwirtschaft hat naturgemäß auch eine lebhaft betriebene Viehzucht zur Folge, vor allem an den Vorhöhen der Randgebirge. Und so findet sich denn allenthalben ein großer Bestand an Rindern und Pferden, besonders in den Bezirken von Straßburg, Karlsruhe und Mainz.

An nutzbaren Mineralien gräbt man in der Oberrheinischen Tiefebene bei Freiburg i. B. Bleiglanz und Zinkblende und gewinnt für ½ Million Mark Salz alljährlich in den badischen Salinen Dürrheim und Rappenau.

In diesem gesegneten Garten Deutschlands entstand weiterhin schon frühe ein reicher Flor von Städten. Hier liegt vor allem die Handelsmetropole des Elsasses, Straßburg (167), am Weg vom Schwarzwälder Kniebispaß und dem Kinzigtal zur Zaberer Senke und dem Marnegebiet, am Ausgang des Rhein-Seine- und Rhein-Rhonekanals. (6 Schienenwege.) Es ist industriell überaus regsam ($^1/_{10}$ der Bewohner ist mit Industrie, fast die Hälfte mit Handel beschäftigt) in Textil-, kunstgewerblichen, Leder-, Wurst- und Tabakwaren (4 Zigarrenfabriken mit über 1000 Arbeitern), auch Handschuhen, und die Vororte brauen viel Bier. Mülhausen ist der hervorragendste Ort Gesamtdeutschlands für Spinnerei und Weberei. Karlsruhe (111) hat Holzindustrie und Eisenbahnwagenfabrikation. Mannheim (162) an der Neckarmündung, mit dem größten von den 35 Rheinhäfen, der mehr als die Hälfte der Wasserfläche des Hamburger Hafens umfaßt (188 ha), von allen Seiten leicht zugänglich, der industrielle Haupt- und erste Handelsplatz Badens (Hauptmarkt Deutschlands für Weizen und Petroleum), zeichnet sich durch eine Reihe von Maschinen- und Zuckerfabriken, durch die Herstellung chemischer Produkte und Holzwaren aus (6 Bahnlinien). Das nahe bayerische Ludwigshafen (75) ist berühmt wegen seiner chemischen Industrie (besonders Anilinfarben) und seiner Maschinenfabriken. Speier erzeugt Papierwaren, Hüte, Portefeuillesachen, Tapeten und gleichfalls chemische Produkte. Worms fertigt Textilwaren, farbiges und lackiertes Leder und Papierstoff, Offenbach aber Wirk- und Posamentier-, Portefeuille- und Schuh-, Filz- und Zündwaren, Chemikalien, Tabak und Schnupftabak. Hanau produziert Geschmeide, Zigarren und Leder. Frankfurt (335) ist am kanalisierten, von regem Schiffsverkehr belebten Main und in der Nähe der ungemein fruchtbaren Wetterau gelegen, an der Kreuzungsstelle der Wege von Thüringen und Hessen nach dem oberen Rheinlande, der Pfalz und Lothringen, von der Rheinprovinz nach Franken, Böhmen und Bayern. Es stellt Leder und Lederwaren, Geschmeide, chemische Fabrikate, Portefeuille- und andere Luxuswaren her und zählt gleichzeitig zu den hervorragendsten Geldhandels- und Speditionsplätzen des Reiches. Am linken Mainufer liegt Frankfurts Vorstadt Sachsenhausen mit vielen Gärtnereien und mehr als 50 Apfelweinkeltereien. Frankfurt-Sachsenhausen ist ein Zentralplatz des deutschen Obsthandels. 1600 Wagen Obst werden jährlich hier zugefahren. Der Umsatz von Obst und Obstwein beläuft sich auf annähernd 10 Millionen Mark (15 000 hl Obstwein, 2000 hl Beerenwein). Mainz (91) schließlich liegt am Zusammenflusse zweier gut schiffbarer Wasseradern, inmitten einer außerordentlich ertragsfähigen Landschaft, am Kreuzungspunkt der Verkehrslinien von

bäume. Auf den Kaiserstuhl allein kommen an 6000 Kirschbäume, die in ertragreichen Jahren gegen 20 000 Zentner Kirschen liefern.

Hessen-Thüringen nach der Hinterpfalz-Lothringen, vom mittleren nach dem oberen Rheinland und dem Main-Regnitzgebiet. Auf dem Felde der Industrie zeichnet es sich durch seine Schaumwein- und Konservenfabriken sowie seine Lederwaren, Luxusmöbel und Wagen aus.

Wenden wir uns nun von der Oberrheinischen Tiefebene zu ihren Randgebirgen, und zwar zuerst zu jenen im Osten des Stromes. Die gewerbliche Tätigkeit gründet sich hier ungleich weniger auf nutzbare Mineralien — von denen man silberhaltigen Bleiglanz, Eisenerze, Kupferkies, Gips, Steinsalz neben Ziegelton, Zement, Quarzsand und Bausteinen im Schwarzwald, Syenit, Marmor und gleichfalls Bausteine im Odenwald findet — als vielmehr auf den Reichtum der Berglandschaften an Holz. Er veranlaßte nicht bloß lebhafte Flößerei, Terpentin- und Pechschwelerei, den Betrieb zahlreicher Sägemühlen und eines sehr ausgedehnten Holz-Kleingewerbes (Herstellung von Küchengeräten, Schachteln, Bürsten und geschnitzten Figuren), sondern vor allem auch seit Anfang des 18. Jahrhunderts die weltberühmte Schwarzwälder Uhrenindustrie. (In 60 Groß- und 1000 Kleinbetrieben sind mehr als 10 000 Arbeiter beschäftigt.) Daneben blüht neuerdings die Fabrikation von Drehorgeln und Musikspielwerken auf. Das einheimische Roggenstroh sowie Bast und Haare benützt man zu Flechtereien, die an Güte und Schönheit hinter den norditalienischen Erzeugnissen gleicher Art nicht zurückstehen. Endlich muß die Triebkraft der vielen Schwarzwaldbäche zahlreichen Glashütten, Porzellanfabriken und Hammerwerken dienen.

An größeren Industrieorten finden sich in den rechtsrheinischen Bergländern hier nur Freiburg, das, wie die südlichen Schwarzwaldbezirke überhaupt, viel Baumwoll-, Seiden- und Holzwarenindustrie treibt; das gewerblich überaus rührige Lahr mit Webwaren-, Lederwaren- und Kartonnagenfabriken und Pforzheim, das Geschmeide, Papier- und Metallwaren erzeugt. (In 600 Werkstätten werden hier die mannigfaltigsten Schmuckgegenstände hergestellt. Es ist in dieser Beziehung für Süddeutschland, was Berlin für Gesamtdeutschland ist.)

Reicher an Mineralschätzen als Schwarzwald und Odenwald sind Wasgau und Hart. Man gewinnt bei Niederbronn im Nordelsaß und um Diedenhofen Eisen, bei Saargemünd und Grünstadt Porzellanerde, bei St. Dieuze, Kreuznach und Wimpfen Salz, bei Forbach und im Saarbrücker Becken Steinkohlen, bei Landstuhl Torf, im Bliestale Gips, bei Kusel Melaphyrsteine.

Wie Holzindustrie und Flechterei im Schwarzwald, so ist im Wasgenwald die Gewebeindustrie von größter Bedeutung. Anfänglich nur in Mülhausen verbreitet, zog sie bald auch in die Gebirgsdörfer ein, weil ihr dort billige Wasserkraft zu Gebote stand. Sonderbarerweise erstreckt sich die Baumwollweberei mehr über den südlichen, die Leinwandweberei (als Hausindustrie) mehr über den nördlichen Teil der Vogesen. Am wichtigsten ist die Verarbeitung der Baumwolle. Fast $^1/_5$ aller Spindeln Deutschlands für Baumwolle sind hier im Betriebe. Die in den zahlreichen Spinnereien, Webereien und Druckereien alljährlich hergestellten Fabrikate haben einen Wert von über 200 Millionen Mark. Vorherrschend werden gedruckte Tücher und Kattunzeuge verfertigt. Aber auch die Wollindustrie ist bedeutend, obwohl sie nur $^1/_{10}$ der Arbeiter beschäftigt, die im Baumwollgewerbe tätig sind. Wichtig ist ferner die Herstellung von sog. gemischten Stoffen, z. B. von Strumpfwaren, Seiden-Plüschwaren, Sack- und Segeltuch, Stroh- und Bastgeflechten.

Im hinterpfälzischen Berglande liegen an bedeutenden Industrieplätzen Kaiserslautern, das chemische Produkte, Gußwaren, Nähmaschinen und Spinnfabrikate herstellt; Pirmasens mit weitbekannter Schuhwarenfabrikation; Zweibrücken und St. Ingbert, die Metallwaren produzieren. — Ferner werden in Deutsch-Lothringen Eisen- und Stahlwaren in der Hauptstadt Metz und ihrer Umgebung gefertigt.

6. Die Mittelrheinlande und ihre nördliche Nachbarschaft.

In Form eines mächtigen, wesentlich aus silurischen und devonischen Schiefern, sowie den Ablagerungen der Steinkohlenzeit zusammengesetzten Plateaus breitet sich das rheinisch-westfälische Schiefergebirge von Bingen im Süden bis zum Gebiet der Lippe und unteren Maas im Norden aus. Auch die Kölner und Münsterer Tieflandbucht gehört ihm wirtschaftsgeographisch zu. So einheitlich diese massigen, stark auf- und niederwogenden und an Höhe nach Norden deutlich abnehmenden Hochflächen mit ihren langgestreckten Rücken im Süden und vereinzelten, scharf abgehobenen Berggestalten im Norden nach Gestein und Form auch sind, so stark gegliedert werden dieselben durch die in sie eingerissenen Talungen. Die Wellen des Rheines haben die gesamte, nach Norden sich merklich erniedrigende Erhebungsmasse mitten entzwei gesägt und sie in einen größeren Ost- und einen kleineren Westflügel zerlegt. Seine Nebenflüsse aber lösten jeden dieser Flügel wiederum in eine Anzahl von Einzelgebirgen auf: den Taunus zwischen Main, Rhein und Lahn (Feldberg 900 m), den Westerwald zwischen Lahn und Sieg, das Rotlagergebirge und Sauerland zwischen Sieg und Ruhr, den Haarstrang zwischen Ruhr und Lippe. Ihnen liegen im Westen der Hunsrück zwischen Nahe und Mosel (Walderbeskopf 800 m), die Eifel (Hohe Acht 760 m) und das von der Roer durchflossene Hochvenn gegenüber.

Das rheinisch-westfälische Schiefergebirge ist ein Land der Gegensätze sowohl hinsichtlich der natürlichen als der wirtschaftlichen Verhältnisse. Da wälzt der Rhein gemächlich seine Fluten den Niederlanden zu, ein Stück der uralten Verkehrs- und Kulturstraße von England und Holland nach dem südlichen Deutschland, der Schweiz und Italien. Mehr als 30 000 Schiffe fahren alljährlich den bei Bingen schon 2, bei Köln aber 3 m tiefen Strom aufwärts und abwärts durch die Kölner Schiffsbrücke. Und gegen 1000 Fahrzeuge können alljährlich während des Winters im Ruhrorter Hafen Schutz und Unterkunft finden. Zu beiden Seiten des Flusses, eingeklemmt zwischen ihm und steilen Felshängen, liegen kleine Ortschaften mit langzeiligen Häusergassen und massigen, vielfach romanischen Kirchen; verlaufen Schienenstränge und Landstraßen, die der Förderung von Personen und Waren wirksamer dienen als alle Dampfer und Schlepper zusammen; tauchen schmucke Landhäuser, altersgraue Ruinen und moderne Schlösser zwischen dem bis 50 m hoch emporkletternden Rebland auf, wo Deutschlands feurigste Edelweine gedeihen. Nirgends anderswo im Reiche wird der Weinbau so gepflegt wie hier, wo sich im Laufe der Jahrhunderte eine wahre Wissenschaft über Anbau, Pflege und Schnitt der Rebe wie über die Kellerbehandlung des Weines entfaltet hat.

Welch einschneidender Gegensatz zwischen der sonnig-heiteren, dichtbesiedelten Talenge des Rheines, der Kölner und Münsterer Tieflandbucht mit ihren Getreide-, Zuckerrüben- und Gemüsefeldern, sowie den gleichfalls wein- und obstgesegneten Seitenrinnen an Lahn, Mosel[1]), Ahr, — und den Plateauhöhen des inneren Taunus, Westerwalds, Sauerlands und Hunsrücks! Hier, wo auf kaltfeuchtem, tonigem Verwitterungsboden und unter dem Hauch eines rauhen Klimas vorwiegend nur Sommerkorn und Kartoffeln gedeihen sowie weite Buschwälder und Laubforste sich hindehnen, ist die Heimat armer, vom Weltverkehr abgeschnittener Menschen. Und wiederum welcher Gegensatz zwischen dem frohgemuten, weinseligen Treiben der Bewohner des Rheingaues, deren Glück einzig an dem Ausfall der Traubenernte hängt, — und dem aufregenden Leben der Industriebevölkerung in dem kohlen- und eisenreichen Nordosten des rheinisch-westfälischen Schiefergebirges! Denn mit freigebiger Hand hat „die Natur dort, wo der karge Boden den Anbau von Nutzgewächsen nicht mehr lohnt, reiche mineralische Schätze aufgehäuft. Hier stehen an erster Stelle die bedeutenden Steinkohlenlager des Ruhr-[2]), Saar-, Wurm- und Indegebietes[3]), dann die Braunkohlen der Ville und des Westerwalds, die mächtigen Eisenerzlager der Sieg und Lahn, die Bleigruben am ganzen Nordabhange des Schiefergebirges, die Zinkgruben bei Aachen, Iserlohn und Brilon, die Kupferlager des Westerwaldes und Sauerlandes. Auch die Achatbrüche von Oberstein an der Nahe und die Schieferbrüche von Kaub sind erwähnenswert. Von großer Bedeutung sind ferner die ausgezeichneten Lager heller Tonerde im Westerwalde und in der Ville, der weit ausgedehnte Lehmboden der Tiefebene sowie weiterhin zahllose Steinbrüche von Basalt, Trachyt, Kalk, Lava und Traß. Endlich verdienen die Mineralquellen von Wiesbaden[4]), Selters, Soden, Ems und Heppingen (Apollinaris-Brunnen) Erwähnung, von welch letzterem allein täglich im Durchschnitt 50 000 Flaschen und Krüge versandt werden". (Grundscheid.)

In keinem anderen deutschen Landstrich zeigt sich sowohl die Abhängigkeit als auch die Unabhängigkeit der industriellen Betätigung von den geographischen Gegebenheiten auffälliger als in den mittleren und unteren Rheingebieten. Auf einer durchaus rationell betriebenen Landwirtschaft beruhen dort nicht bloß zahlreiche Öl- und Mahlmühlen, Bierbrauereien (Dortmund, 175), Branntweinbrennereien und eine weitbekannte Obst- und Schaumweinfabrikation, sondern auch die Zuckerfabriken in der Tiefebene, denen die ausgedehnte Schokoladefabrik von Stoll-

1) An ihr liegen 6500 ha Weinland, die in guten Jahren ¼ Million hl Rebenblut im Wert von 10 Millionen Mark erzeugen.

2) In 250 Gruben fördern hier etwa 100 000 Arbeiter jährlich an 30 Millionen Tonnen Kohlen aus der Bochumer, Essener und Hördener Mulde.

3) Wurm- und Indegebiet bilden das sog. Aachener Kohlenbecken mit rund 6000 Arbeitern und 1½ Million t Förderung.

4) 28 warme Quellen; jährlich über 80 000 Badegäste.

werk zuzuzählen ist; die Tabakfabriken in Köln (428), Duisburg (192) und vielen Orten an der holländischen Grenze; die Papierfabriken von Düren und Bergisch-Gladbach; die Lederbereitung und Leimsiederei im Siegerland, in Mülheim a. d Ruhr (70 Gerbereien) und in Malmedy. — Der gewaltige Reichtum des Bodens an Eisenerzen und Steinkohlen gab Anlaß zu einer Entwickelung der Eisen- und Stahlindustrie, wie sie uns zum zweitenmal auf dem europäischen Festlande kaum wieder entgegentritt. Duisburg, Ruhrort, Oberhausen, Essen (231)[1]), Steele, Dortmund, Eschweiler, Düren, Stolberg, Trier und Döllingen a. d. Saar sind Hauptplätze für Eisenverhüttung, Eisengießereien, Eisen-, Frisch- und Streckwerke, Rohstahl- und Gußstahlfabriken und Maschinenbauanstalten; auch die Herstellung von Kleinmetallwaren ist hier in stetigem Aufschwung. Massenhaft ausgeführt werden die Schneidewaren Solingens, die Sägen, Feilen und Schlittschuhe Remscheids, die Schlösser, Schlüssel und Kleineisenwaren Velberts, die mancherlei Erzeugnisse von Iserlohn, Lüdenscheid, Altena und dem Gebiete der Enneperstraße, die Messingwaren, Maschinen und Nadeln von Aachen-Burtscheid. — Zur Metallindustrie der Rheinlande gesellen sich außerdem die Achatschleifereien bei Oberstein an der Nahe, die Herstellung von allerlei Tonwaren (Mineralwasserkrügen, Einmachetöpfen, Bierkrügen usw.) im Kannebäckerländchen — Selters und Fahingen benötigen allein im Jahre rund zwei Millionen Tonkrüge[2]) —, die Glasfabrikate in Aachen (Spiegel) und im Saartale (Flaschen) sowie endlich die berühmten Mosaik- und Steingutwaren von Mettlach.

Unabhängig von lokalen Bodenschätzen haben sich dagegen entwickelt: die hervorragende Tuchfabrikation im Aachener (145) Bezirk, um Lennep und an der Ruhr; die Baumwollspinnerei und Weberei in den Bezirken von Düsseldorf (253) und Köln, namentlich im Wuppertale, wo sich auch bedeutende Färbereien befinden; die Leinenweberei von München-Gladbach und Viersen; die Knopffabrikation in Barmen, die Jutespinnerei in Bonn, die chemische Industrie in Duisburg und Düsseldorf (Ultramarin und Säuren), Elberfeld (163), Barmen (156) und Krefeld (Anilin), Köln (Barytweiß) und Aachen (Chromgrün); endlich die Herstellung von seidenen, halbseidenen und samtenen Waren, die besonders in den Bezirken Köln und Düsseldorf und vor allem in Krefeld (110), dem deutschen Lyon, ihren großartigen Mittelpunkt hat. Die ganze Umgegend dieser Stadt bildet einen gewaltigen Weberbezirk, der mehr als 120 Fabriken mit etwa 35 000 Webstühlen aufweist. Der Gesamtumsatz an Samt- und Seidenstoffen belief sich 1905 auf rund 85 Millionen Mark. Von hier aus fand die an dieser Stelle schon seit länger als 200 Jahren eingebürgerte Großindustrie Eingang in Viersen, Gladbach, Rheydt, Köln, Hilden, Haan, Elberfeld, Barmen, Langenberg und Neviges, wo heute überall das Wohl und Wehe vieler Menschen von ihr abhängig geworden ist.

Es liegt auf der Hand, daß in einem Gebiete, wo das Erwerbsleben so verschiedene und vielseitige Erscheinungsformen zeitigt, ein ungemein lebhafter Warenaustausch sowohl innerhalb seiner Grenzen als auch im Verkehr mit nah und fern gelegenen Wirtschaftsbezirken sich vollzieht. Naturgemäß tritt der Binnenhandel

---

1) Essen besitzt im Kruppschen Werk, das hauptsächlich Kanonen, Geschosse, Panzerplatten und Schiffsartikel liefert, die größte Fabrikanlage der Welt. Die Gußstahlfabrik in Essen hat allein 26 000 Arbeiter. Außerdem sind noch im Besitz der Aktiengesellschaft Krupp das Stahlwerk zu Annen in Westfalen, das Grusonwerk in Buckau bei Magdeburg, die Germaniawerft in Kiel, 500 Eisengruben in Deutschland und Spanien, viele Hochöfen und Eisenhütten.

2) Hauptfabrikort ist dort Höhr nordöstlich von Koblenz mit 60 Fabriken und über 600 Arbeitern.

am stärksten zwischen den Großstädten und den industriereichen Orten der Ruhr und Wupper einerseits und dem platten Lande mit seinen landwirtschaftlichen Erzeugnissen anderseits auf; die Bewohner der Kreise Brilon, Meschede und Wittgenstein treiben einen ausgedehnten Hausierhandel mit Sensen, Scheren, Messern und verschiedenartigen Messing- und Kurzwaren, Schnüren, Garn und anderen Gewebewaren, Holzwaren, Schwämmen usw. nicht allein in den Gebietsgrenzen sondern weit darüber hinaus, sogar bis ins Ausland.

Von den Haupthandelsplätzen ragen besonders hervor Köln (⅔ der Einwohner sind im Handel tätig) für Kolonialwaren, Kölnisches Wasser (33 Fabriken), Bier, Bergprodukte, Webstoffe, Glas, Gummiwaren, Waggons und Leder; Neuß für Getreide; Krefeld für Seide; Duisburg für Kohlen, Holz und Getreide; Ruhrort mit seinem 15 km langen Binnenhafen für Kohlen und Eisenwaren (Eisenwerk „Phönix") und Emmerich für Tabak, Zigarren und Kolonialwaren. Aber auch eine große Zahl der obengenannten Fabrikstädte, welche die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse selbst bewirken, haben sich in den letzten Jahrzehnten zu einer nicht zu unterschätzenden Handelsbedeutung emporgeschwungen. (Nach Grundscheids „vaterländischer Handels- und Verkehrsgeographie" S. 8 ff.)

7. Die vulkanischen Berglandschaften Mitteldeutschlands und das Wesergebirge.

So weit zerstreut die vulkanischen Berglandschaften über die Mitte Deutschlands hinliegen und so mannigfaltig gestaltet ihr Relief in den Einzelkuppen der Eifel und nördlichen Rhön, den dichtgescharten Höhenkronen des Siebengebirges sowie den breiten Hochflächen des Vogelsbergs und Meißners erscheint, ebenso ähnlich sind sie sich hinsichtlich ihrer klimatisch-wirtschaftlichen Verhältnisse und der vergleichsweisen Dünne ihrer Besiedelung. Auch kommt schon äußerlich dadurch eine gewisse Zusammengehörigkeit derselben zum Ausdruck, daß sie quer innerhalb eines breiten Gürtels alter Schiefer-, Trias- und Tertiärgesteine in der Hauptrichtung von Westen nach Osten lagern. Dazu sind die vulkanischen Berglandschaften alle arm an Mineralschätzen und, die jungvulkanische Eifel ausgenommen, erst durch die Widerstandsfähigkeit ihrer Gesteine gegen die Verwitterung zu den nunmehrigen Berglandschaften geworden: also durch Herausmodellierung aus ihrer Umgebung. Mag ferner auch in der Vordereifel nahe am Rhein eine um mehrere Grade höhere mittlere Jahrestemperatur herrschen als in der Hintereifel, der Schneifel (Schnee-Eifel) und über den berüchtigten Moorflächen des Venns; mag immerhin an den Westhängen des Siebengebirges das „deutsche Nizza" liegen — Honnef — und die Rebe dort feuriges „Drachenblut" reifen: es ist doch ein kühler Hauch, der über diesen Höhen aus Phonolith, Basalt und Trachyt, aus vulkanischen Tuffen und Schlackenkonglomeraten mit ihren oft prachtvollen Rundblicken und ihren dunklen Seeaugen (Maare der Eifel, Laacher-See) weht. Sowohl Rhön, Vogelsberg, Meißner, die vulkanischen Stellen des hessischen Berglandes links der Fulda und jene

des Westerwaldes, als Siebengebirge und Eifel umhüllen vielfach prachtvolle Waldmäntel. Und sie alle sind für Wiesenbau und Viehzucht großenteils mehr geeignet als für lohnende Ackerwirtschaft. Auch Obstbau kann nur an einigen Stellen, so vor allem in der Vordereifel, mit Erfolg betrieben werden.

Die industrielle Tätigkeit dagegen ist in einzelnen der mitteldeutschen Vulkanlandschaften reger und mehrseitiger als oft geglaubt wird. In der Eifel knüpft sie unmittelbar an die vergleichsweise erst kurz beendete vulkanische Tätigkeit an. Dort bricht man Lava zu den Andernacher Mühlsteinen (bei Niedermendig); fertigt Bimssandsteine um Neuwied; mahlt Traß zur Bereitung feuerfester Mörtel; gewinnt weltberühmte Mineralwasser bei Birresborn und Gerolstein; benützt die Heilkraft der Quellen zu Bädern in Tennisstein, Neuenahr und Godesberg; fängt im Brohltale die aus dem Boden strömende Kohlensäure auf und versendet sie weithin. Aus all diesen Gründen ist in der Vordereifel und an ihrem nördlichen Saum mit den trefflichen Steinkohlen- und Erzlagern um Aachen die Bevölkerungsdichte größer als in jedem anderen altvulkanischen Striche Deutschlands. Ähnliches gilt auch für das östliche Vorgebirge der Eifel, die Ville. Sie versorgt Bonn, Köln, Aachen und die Fabrikorte um Wupper und Ruhr mit Gemüse und Obst, gab durch ihre Braunkohlenflöze Anlaß zur Brikettfabrikation und ihre Tone finden Verwendung zu Verblendsteinen, Röhren und Dachpfannen. — Das Siebengebirge sowie die vulkanischen Stellen des Westerwaldes und hessischen Berglandes sind neben der Ausbeute ihrer Steinbrüche hauptsächlich durch ihre Holzschätze von Bedeutung. Im Habichtswald und Meißner lagern auch ausgezeichnete Braunkohlen und werden feuerfeste Steine, Pfeifenköpfe und Steingutwaren hergestellt.

Sehr viel reger als auf den vulkanischen Höhen des Hessenlandes ist die wirtschaftliche Betätigung nun allerdings in den milden und fruchtbaren Tälern der Schwalm, Fulda und unteren Werra (Anbau von Obst, Kirschen, Tabak und etwas Wein). Hier blühen neben Ackerbau und Viehzucht vor allem die Leinwand-, Woll-, Baumwoll- und Plüschweberei, die Kammgarnspinnerei und Tuchfabrikation in Hersfeld, Fulda, Welsungen und Kassel (120); in letzterer Stadt wird außerdem noch Eisengießerei, Maschinenbau, die Herstellung von Musikinstrumenten und Tonwaren betrieben.

Auch in der Rhön herrscht, im Gegensatze zum Vogelsberg, ein eifriges Erwerbsleben. Wenn auch hier die Landwirtschaft und besonders eine eifrig betriebene Viehzucht den Haupterwerbszweig bilden, so findet man doch im ganzen Gebirge daneben noch Bild-, Zwilch- und Barchentweberei, Leinwandhandel, Baumwoll- und Plüschweberei, Bleicherei und Holzwarenindustrie, die vor allem durch die Schnitzschule in Bi-

schofsheim kräftig unterstützt wird; außerdem gibt es dort Korkschneidereien, Peitschenstiel-, Zucker- und Papierfabriken.

Wie sich die hessischen Höhen zwischen Werra und Fulda sowie westlich der letzteren erstrecken und unter sich nur losen Zusammenhang zeigen, so erhebt sich das Weserbergland an beiden Ufern der unteren Weser in einzelnen, meist kammartig ausgestreckten Erhebungen. Und wie als das Fundament der hessischen Höhen die Triasschichten erscheinen, innerhalb deren vulkanische Durchbrüche erfolgten, so gehört auch noch die gesamte Südhälfte des Wesergebirges der Trias an. Nur an ihrem Nord- und Westrand lagern Jura- und Kreidegesteine.

Ähnlich wie der Rhein das rheinisch-westfälische Schiefergebirge, hat hier die Weser ihr Bergland in einem Quertale entzweigeschnitten und dem Verkehr bei Minden eine große Pforte gebahnt (Porta westfalica). Im Osten des Flusses recken sich die leicht erkenntlichen Erhebungen des Sollings, ferner Deister, Sintel und Bückeberge in westnordwestlicher Streichung empor. An seinem linken Ufer aber ziehen in der gleichen Richtung die Hügelländer des Wiehengebirges und des Teutoburger Waldes hin. Der letztere besitzt mehrere Parallelzüge mit bequem eingeschnittenen Übergängen, so die Bielefelder Klause. Der Plateaurücken der Egge bildet sodann den Übergang vom Teutoburger Wald zu den östlichen Ausläufern des Haarstrangs.

Wie sich hessisches und Weser-Bergland nach ihrem Gestein und landschaftlichem Aussehen ähnlich sind, so gleichen sich die wirtschaftlichen Verhältnisse hier und dort. Auch im Weser-Bergland herrscht Laubgehölz vor und findet sich eine ausgiebige Forstwirtschaft. Wie die vulkanischen Gebiete Mitteldeutschlands ist auch dieses Gebiet arm an Erzen. Wie dort lohnt sich der Ackerbau an den Höhen wenig, bringen aber die Talebenen reiche Ernten (bei Höxter, Holzminden und besonders bei Hameln und Rinteln). Vorzüglicher Flachs und Hanf können infolge der Bodenzusammensetzung und des Klimas mit seinen kühlen Sommern um Bielefeld (72) gebaut werden. Daher finden sich in dieser Stadt selbst weitberühmte Flachsspinnereien, Leinwand-, Damast-, Samt- und Plüschwebereien. Auch der Stand der Viehzucht ist im hessischen und Weser-Bergland ungefähr der nämliche. Vor allem betreibt man sie zwischen Weser und Ems (Westfälische Schinken, Wurstwaren, Gänse).

Infolge der Eisengruben und Kohlenlager um Osnabrück blüht in Bielefeld außer der Textilindustrie noch das Eisengewerbe (Herstellung von Nähmaschinen, Fahrrädern, Dampfmaschinen, Kesseln). Endlich hat Hameln großartige Mühlenwerke und Minden bedeutende Tabak- und Zigarrenfabriken.

8. Thüringen und die Harzländer.

Zwischen der thüringisch-sächsischen Saale im Osten und der Werra im Westen gelegen, erstreckt sich Thüringen vom Frankenwalde aus bis zu den Vorhöhen des Harzes. Es umfaßt zwei Teile: das Thüringer Hügelland (auch Thüringer Becken und Thüringer Hochebene genannt) und die Thüringer Bergländer, nämlich Thüringer Wald und Frankenwald.

1. Das Thüringer Hügelland liegt muldenförmig zwischen den Restgebirgen des Harzes und Thüringer Waldes eingesenkt. Aus ihm heben sich das Eichsfeld sowie die waldigen Rücken der Hainleite und Finne ab. (Oberes Eichsfeld mit steinigem Boden, rauhem Klima, wenig Ackerbau, aber viel Forstwirtschaft, Schaf- und Schweinezucht; — unteres Eichsfeld mit günstigeren Naturbedingungen und streckenweise so lohnendem Ackerbau, daß man die Umgegend von Dudenstadt die „goldene Mark" nennt.) Zuletzt taucht der waldgeschmückte Kyffhäuser südlich der Helme auf, deren korngesegnetes Tal man als „goldene Aue" kennzeichnet.

Das Thüringer Hügelland besteht aus den drei Triasgliedern. In seiner aus Keuper gebildeten Mitte liegt der geschichtliche Hauptort Thüringens, Erfurt. Die tiefe Lage der Stadt, gute Bodenmischung sowie ein günstiges Sommer- und Herbstklima veranlaßten hier ein vorbildliches Aufblühen der Gärtnerei und eine weltberühmte Blumen- und Samenzucht. Erfurt hat zwanzig große und fünfzig kleinere Gärtnereien (Hauptfirmen: Schmidt, Chrestensen und Benary). Volle 150 ha Land dienen in der Stadt und ihrer Umgebung der Blumenzucht. Dazu besitzen die Erfurter Gärtner in den südeuropäischen Ländern, in Nordamerika, Indien, im Kapland und in Algier Samenzüchtereien. Die ausgedehnte Herstellung getrockneter (konservierter) Blumen, Palmzweige und Gräser hat bedeutende Fabrikanlagen, Färbereien und Trockenanstalten hervorgerufen.

Die Muschelkalkflächen, welche sich an das Zentrum aus Keuper legen, dienen hauptsächlich dem Feldbau. Man baut besonders in den lößbedeckten Talniederungen an Unstrut, Helme, Saale und Werra viel Roggen, Gerste und Weizen, Zuckerrüben, Hanf und Flachs; ferner Tabak im Werratal, Obst vor allem längs der Unstrut und Saale, Wein (wesentlich zur Champagnerbereitung) bei Freyburg und Naumburg nahe der Unstrutmündung. Dazu pflegt man als landwirtschaftlichen Nebenbetrieb die Zucht von Rindern und Ziegen.

Das Buntsandsteingebiet endlich an der Außenseite des thüringischen Hügellandes zeichnet sich durch seinen Reichtum an Wald aus, der hier über $^3/_5$ des Bodens bedeckt.

An Bodenschätzen kommen der gesamten Landschaft große Salzstöcke bei Salzungen, Langensalza, Frankenhausen, Arten, Kösen, Ilvegehofen nördlich von Erfurt zu und weiterhin Braunkohlenlager, die von Zeitz über Weißenfels und Merseburg bis Eisleben reichen und in über 300 Gruben abgebaut werden. Sie haben u. a. auch in der letzten Zeit den industriellen Aufschwung der alten Salzstadt Halle (170) über Erfurt hervorgerufen.

Das Thüringer Hügelland besitzt sehr alte Marktorte, ein Beweis, wie dicht sich von jeher in diesem Herzlande Mitteleuropas die Straßen trafen. Und an den Handel schloß sich seit langem die Pflege des Handwerks, das die innerthüringischen Städte mit emporbringen half. Es ist teils bodenständig, wie die an den Getreidesegen der goldenen Au anknüpfende Nordhäuser Branntweinbrennerei, die durch die Schafzucht des Eichsfeldes genährte Tuchfabrikation Mühlhausens oder die Wurstfabrikation von Waltershausen; teils auch frei entstanden, wie die Schuhfabrikation von Erfurt und Weißenfels, die schwunghafte Strumpf- und Wolljackenwirkerei zu Apolda, die von Zeiß begründete Herstellung ausgezeichneter optischer Instrumente zu Jena, die Herstellung wissenschaftlicher Kartenwerke zu Gotha, die Textilindustrie in Gera und Greiz, die Steinnußknopffabrikation in Schmölln (17 Fabriken mit 2500 Arbeitern).

2. Der Gebirgskamm des Thüringer Waldes zeichnet sich durch seine überaus vielseitige Gesteinsbeschaffenheit aus, besteht aber in der Hauptsache aus Porphyr, Granit, Schiefern und am Rande aus Zechstein. Er ist in der lieblichen Mannigfaltigkeit seiner Wälder, Schloßparke (Reinhardsbrunn) und Auen, in der malerischen Wildheit seiner Talgründe, wo um niedergerollte Porphyr- oder Granitblöcke muntere Bergwasser unter Farnen im Waldesschatten rauschen, in der herrlichen Fernsicht seiner Gipfel (Beerberg 900 m und Inselberg) über das Werratal bis zur Rhön, wie über die Ackerfluren des Thüringer Hügellandes bis zum fern aufblauenden Brocken, das wahre Ideal eines deutschen Mittelgebirges. Dabei wirkte die bunte Kleinstaaterei Südthüringens durchaus nicht ungünstig auf die wirtschaftliche und kulturelle Entwickelung der Thüringer Lande. Nirgends auf Erden gibt es die Fülle schmucker Residenzen, die zugleich Pflegestätten deutschen Kunstlebens wurden, auf so engem Raume wieder wie in Thüringen; nirgends auch arbeiteten Fleiß der Hände und Regsamkeit des Geistes erfolgreicher zusammen, um einer zahlreichen Bevölkerung günstige Erwerbsbedingungen zu schaffen.

Vergleichsweise weit gewerbtätiger als auf der Thüringer Hochebene ist man im Thüringer Wald. Dazu führte einerseits Holz- und mineralischer Vorrat, anderseits der Zwang, den Hunger auch in den

rauhen Gebirgslagen zu stillen. Schnitzware und Holzkohlen (für die Schmiede) brachten vor alters schon die Waldleute nach den Märkten des Vorlandes. Dort, wo sich der Thüringer Wald im Südosten zu einer schieferreichen Plattform, zum Frankenwalde, verbreitert, bricht man seit dem 13. Jahrhundert schon Tafel- und Griffelschiefer. Wie hier zurzeit 2000 Menschen in den Schieferbrüchen bei Lehesten und Gräfenthal für das Schulgerät von Millionen Kindern arbeiten[1]), so sind im Sonneberger Kreis am Südwestrande des Thüringer Waldes kunstfertige Hände beflissen, Puppen, wie sonstige Spielwaren für die Kinder aller Erdteile zu verfertigen (etwa 2000 Arbeiter). Am Südwestabhang des Thüringer Waldes haben Eisenerzvorkommnisse in der Schmalkalden-Suhler Gegend schon im Mittelalter das bis zur Stunde fleißig betriebene Handwerk der Nagelschmiede, Schlosser und Waffenfabrikanten hervorgerufen. Die von hoher Vollendung zeugenden tausenderlei modernen Kurzwaren aus Eisen gehen aus den Niederlagen von Schmalkalden, Zella und Mehlis weit in Handel, bis nach Ostasien und Nordamerika. Suhl treibt Welthandel mit seinen trefflichen Jagdgewehren, wie sein Nachbarort Mehlis mit Revolvern. Ruhla unweit des aussichtsreichen Inselberges bildet fast eine einzige große Werkstätte für Pfeifenköpfe und Zigarrenspitzen aus Meerschaum.[2]) Weiterhin ernährt die Glasfabrikation und Porzellanarbeit, sowie die Kisten- und Schachtelfabrikation im Schwarzatale[3]) eine große Zahl von Gebirgsbewohnern. Für diese Gewerbszweige liefert das Bergland die nötigen Rohstoffe und nährt den auch in Phantasieschöpfungen sich gefallenden Kunstsinn. Durch Herstellung wissenschaftlicher Glasinstrumente erwarb sich endlich Ilmenau nebst seinen Nachbarorten wohlverdienten Ruf.

* * *

Gleich einem riesenhaft vorspringenden Eckpfeiler erhebt sich der Harz zwischen Weser und Saale am Nordrand der deutschen Mittelgebirge. Wie die Höhen um den mittleren Rhein bildet auch er nach allen Seiten deutlich abfallende Hochflächen aus altem Schiefergestein. Durch sie brachen mächtige Granitmassen hindurch, wie jene der Brockengruppe (1140 m) und sie wurden von einem schmalen Saum aus Dyasgesteinen mit Ausnahme des Nordens rings umgeben. Ungefähr zwei Drittel des Gebirges nimmt sein höherer, rauherer, mit Nadelforsten bestandener Nordwesten ein, der silberreiche Oberharz. Der Unterharz lagert wie ein einförmiger Schemel südöstlich von diesem, hat mildere

1) Sie liefern jährlich 2½ Millionen eingerahmte Schiefertafeln und 900 Millionen Griffel.

2) Wert der jährlich hergestellten Artikel 10 Millionen Mark.

3) Man fertigt dort im Jahre an 40 Millionen Schachteln.

Witterungsverhältnisse, trägt schmucken Laubwald, ermöglicht den Anbau von etwas Getreide und birgt neben Dachschiefer und Marmor vorwiegend Eisenerze. Landschaftlich überaus reizvoll ist der Harz vor allem auch durch die tiefeingenagten Talrinnen, besonders jene der Bode, Ilse und Holtemme.

Was dem Harzer Volk vor allem am Herzen liegt, zeigt sein warmherziger Trinkspruch: „Es grüne die Tanne, es wachse das Erz; Gott schenke uns allen ein fröhliches Herz!“ Auf den schattendunklen Wald und die reichen Bodenschätze gründet sich denn auch seine Lebensführung ungleich mehr als auf die Zucht von Rindern, Singvögeln (besonders in Andreasberg wirft der Verkauf von solchen alljährlich mehr als 100 000 Mark ab), das Spitzenklöppeln oder gar das Sammeln von Beeren. Im Oberharz, wo sich eine ganze Reihe von Erzen findet (u. a. Blei, Kupfer, Silber [letztere beide besonders im Rammelsberg bei Goslar][1]) und Gold) liegen die sieben Harzer Bergstädte mit Clausthal-Zellerfeld und Andreasberg an der Spitze. Im Unterharz findet der Abbau von Brauneisenstein besonders bei Elbingerode statt.

Ist der Harz selbst schon dicht bevölkert, so nicht minder sein überaus fruchtbarer Rand. Im Westen baut man im Gebiete zwischen Harz und Leine — mit Göttingen als Hauptort — Weizen, Zuckerrüben, Flachs, Tabak und Obst. Neben ausgedehnter Viehzucht wird dort ferner Steinhauerei, Woll- und Papierindustrie betrieben. Auch das östliche Vorland des Harzes sowie das mittlere und untere Saalegebiet sind infolge günstiger Boden- und Witterungsverhältnisse reich an Nutzgewächsen: Getreide, Obst, Wein (s. S. 62), Zuckerrüben, Gemüse und Blumen aller Art, welch letztere vor allem um Eisleben, Aschersleben, Quedlinburg und Halberstadt gezogen werden.

Dazu kommt, daß in der Saalegegend sich die beträchtlichsten Salz- und Braunkohlenlager Deutschlands finden und in dem Mansfelder Bergland die bedeutendsten Kupfergänge (jährliche Gesamtproduktion 18 000 t). Das Steinsalzbergwerk von Schönebeck liefert jährlich 1½ Millionen Ztr. Speisesalz; jenes von Staßfurt neben 1½ Millionen Ztr. Speisesalz noch 30 Millionen Ztr. Kalisalze. Die Förderung der letzteren führte zum Betrieb umfangreicher chemischer Fabriken, die Salpeter, Soda, Brom, Glauber- und Bittersalz sowie Düngemittel aus den sog. Abraumsalzen herstellen. — Weiterhin gewinnt man aus den in dem Revier von Halle-Weißenfels und Helmstädt geschürften Braunkohlen außer Preßkohle auch Solaröl und Paraffin, besonders in Halle und Weißenfels. Endlich ist der Kalk- und Gipsbrennereien am Südhange des Harzes zu gedenken. Sie liefern im Jahre rund 50 000 t gebrannten und gemah-

1) Man gewinnt in den Erzhütten des Oberharzes jährlich an Blei 8000 t, Kupfer 220 t, Kupfervitriol 900 t, Silber etwa 5 t, Gold 50 kg.

lenen Gips, der hauptsächlich nach den Niederlanden, Rußland, Skandinavien, dem östlichen Asien und auch nach Amerika versandt wird.

Zu dem weiteren Umkreis des Harzes gehören noch die Gebiete von Halberstadt (Zigarren- und Handschuhfabriken), Anhalt, Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim und Hannover.

Anhalt, die Magdeburger „Börde" und Braunschweig zählen zu den hervorragendsten Bodenstrichen für Rübenzuckerfabrikation im Reiche.[1]) Braunschweig ist außerdem das erste Land der Welt für Spargelzucht. Dieser dienen bei der Stadt Braunschweig (136) selbst 6000 Morgen tiefgründigen Bodens, welche im Jahre zwischen 50- und 60 000 Ztr. dieses edlen Frühjahrsgemüses liefern. 42 Fabriken mit 7500 Arbeiterinnen besorgen im Braunschweiger Land die Herstellung von Spargelkonserven, die nach allen Erdteilen verschickt werden. Ferner werden dort getrocknete Erbsen und Bohnen in solcher Masse hergestellt, daß sich die Gesamterzeugung an Konserven alljährlich auf 10 Millionen Mark bewertet. Und dazu kommen noch Unmengen von Dürrgemüsen.

Aber auch auf dem Gebiete der Industrie leistet die Stadt Braunschweig, die am Schnittpunkte der Straßen Hamburg-Leipzig und Lübeck-Frankfurt a. M. liegt, Hervorragendes. Dort blüht die Wurst- und Fleischwaren-, Nähmaschinen- und Geldschrank-, Glas- und Klavierfabrikation sowie der Buchdruck. — Im gesamten Herzogtum Braunschweig zählt man 50 Fabriken für Eisenwaren und Maschinen. Sie liegen, von der Landeshauptstadt abgesehen, am dichtesten um Peine zwischen Braunschweig, Hannover und Hildesheim, wo sich in der Nähe beträchtliche Erzlager vorfinden.[2]) (Jährliche Erzeugung an Roheisen, das zu Band- und Stabeisen, Schwellen und Schienen verarbeitet wird, 250 000 t.) — Bedeutsam ist ferner im Braunschweiger Land die Herstellung von Teppichen, Läufern, Tischdecken und Säcken aus Jute. Dort sind gegenwärtig ungefähr 7000 Webstühle und 150 000 Spindeln mit 2500 Arbeitern in der Juteindustrie beschäftigt. An Säcken allein fertigt man alljährlich 10 Millionen Stück.

Als wichtiger Industrie- und Handelsplatz tritt nördlich des Harzes ferner Magdeburg (241) hervor. Es liegt am Südrand der westelbischen Tiefebene an einem bequemen Flußübergang. Hierher führen die längs der Saale, Mulde, Bode und Aller verlaufenden Verkehrslinien (sechs große Schienenwege). Hier herrscht rege Schiffahrt sowohl die Elbe aufwärts nach Sachsen und Böhmen als auch die Saale aufwärts nach Halle und Merseburg und schließlich die Elbe abwärts einerseits nach Hamburg, anderseits durch den Plauenschen Kanal und die Havel nach Berlin. Magdeburg hat Fabrikation von landwirtschaftlichen Maschinen, Lokomobilen, Fahrrädern, Panzerplatten, Kanonen und Geschossen, Seifen, Spiritus, Rübenzucker und Tabak. Es treibt weiterhin beträchtlichen Handel mit Getreide, Sauerkraut und Zichorie. — Hildesheim stellt gleichfalls landwirtschaftliche Maschinen und sodann besonders Kochherde für Militär- und Schiffsküchen her. Auch diese Stadt hat ansehnliche Zuckersiedereien. — Hannover-Linden (250) endlich treibt neben ansehnlicher Eisen- und Webindustrie noch Bierbrauerei und die Anfertigung von Geschäftsbüchern. In der Nähe der Stadt liegen außerdem beträchtliche Gummikamm-, Zement- (alljährlich über 4 Millionen Faß), Waggonfabriken und eine Wollkämmerei, die im Jahre für 35 Millionen Mark Rohwolle aus Australien, den La Plata-Staaten und Südafrika verarbeitet.

1) Auf Preußisch Sachsen kommen allein 140 Zuckerfabriken mit über 20 000 Arbeitern und selbst das kleine Herzogtum Anhalt hat deren 30.

2) Hier gewinnt man als Nebenprodukt beim Schmelzen des Eisens im Jahre etwa 60 000 Ztr. Phosphatmehl (Düngemittel).

9. Erzgebirge und sächsisches Elbegebiet.

Der deutsche Anteil am Erzgebirge und das sächsische Elbegebiet besitzen zwar nicht den überraschenden Wechsel an Bodenformen und landschaftlichen Reizen wie Thüringen und die Harzlande. Aber sie weisen einen ähnlichen Reichtum an Bodenschätzen und gewerblichen Betrieben auf.

Wie der Frankenwald von Ostbayern nach Thüringen hinüberleitet, so das plateauförmige Elstergebirge von jenem zum Erzgebirge. Im Mittel kaum 600 m hoch, meist tannendunkel und von rauhem Klima, gleicht es, von der Gesteinsbeschaffenheit abgesehen, die es mit Fichtel- und Erzgebirge gemeinsam hat, hinsichtlich seiner Naturverhältnisse vielfach dem Frankenwalde. Wirtschaftsgeographisch indessen übertrifft es diesen nach zwei Seiten. Zwischen Fichtelgebirge und dem Erzgebirge schmal eingesenkt, stellt es erstens einen natürlichen Übergang von Sachsen einerseits nach Böhmen, anderseits nach dem Frankenwalde und der Oberpfalz her. Und so führt denn eine uralte Verkehrsstraße von Leipzig aus über die nördliche Vorlagerung des Elstergebirges, das Vogtland, um sich bei Plauen zu teilen. Ein Strang verläuft längs des Elstertales gegen Eger hin, ein anderer über Hof nach Nürnberg, ein dritter über Hof nach Regensburg-München. — Zweitens lassen die Wiesengelände des Vogtlandes und Elstergebirges die Zucht eines für Mast und Zug gleich vortrefflichen Rinderschlages zu. Dazu beschäftigt man sich innerhalb des Gebietes auch sehr viel industriell: in den Städten (Plauen, Ölsnitz usw.) mit der Herstellung von Musselin und Gardinenstoffen, in den Dörfern während des Winters mit der Anfertigung von Stickereien, Taschentüchern und Damenkleidern für die Großhandlungshäuser. Berühmt ist weiterhin die Fabrikation von Musikinstrumenten im oberen Vogtland (Markneukirchen)[1]) und von Perlmutterwaren (Adorf).

Das Erzgebirge ruht auf einem Sockel von Granit, über den sich eine kammartig ausgestreckte, vieldurchschluchtete Gebirgsmauer aus Gneis und Glimmerschiefer aufbaut. Ihre höchsten Gipfelhäupter (Keilberg 1240 m) erheben sich nahe der schroff niederbrechenden Südflanke gegen Böhmen zu, während sich die Nordflanke langsam zum sächsischen Hügellande herabsenkt. — Der höhere oder obere Gürtel des Erzgebirges ist reich beforstet, eignet sich infolge seines kalten Klimas („sächsisches Sibirien"), einer kärglichen Bodenkrume und umfangreicher Hochmoore wenig für den Anbau (Kartoffeln, Haber, Flachs) und mehr für die Viehzucht. Auch die Ausbeute von Erzen ist hier nunmehr infolge des früheren Raubbaues auf Silber, Zinn, Blei, Nickel, Eisen und Wismut

1) In diesem „sächsischen Mittenwald" stellt die Hälfte der 8000 Einwohner Violinen, Violas, Cellos, Gitarren und Zithern, aber auch Blech- und Holzblasinstrumente her; 150 Leute machen Bogen, 600 drehen Saiten.

gering und nimmt noch jährlich ab. Gegenwärtig bewertet sich die jährliche Erzausbeute auf nicht mehr 2 Millionen Mark. Der Tonnenzahl nach entfällt die Hälfte auf Silbererze (12 000 t bei 23 000 t Erzen überhaupt), die besonders bei Annaberg und Joachimsthal gewonnen werden. Daneben ist nur noch die Ausbeute von Zinn beträchtlich, für welches das Erzgebirge den hervorragendsten Fundort in Deutschland bildet.[1])

Die dicht besiedelten und ungewöhnlich hoch gelegenen Bergmannskolonien mußten daher zu allerlei Hausgewerbe greifen, bei denen selbst die Kinderarbeit ihre Rolle spielt.

„So verbreitete sich in Annaberg das Spitzenklöppeln, in Buchholz die Posamenten- (Borten-, Quasten-, Schnuren-) Verfertigung, in Eibenstock das Tamburieren (Stricken mit der Häkelnadel), in Seiffen und Grünhainichen die Verfertigung von Holz- und Spielwaren. Auch andere Zweige gewerblicher Tätigkeit fanden Eingang, so die Verfertigung von Uhren in Carlsfeld, von Blechwaren in Schwarzenfeld, von Bürsten- und Pinselwaren in Schönheide, die Kunsttischlerei und die Handschuhnäherei in Johanngeorgenstadt, die Korbmacherei in Lauter und Bockau, die Strohflechterei im östlichen Erzgebirge."

In der tieferen oder unteren Zone des Erzgebirges und auch in jenen Strichen, wo reiche Kohlen- und noch immer beträchtliche Silberlager im Erdenschoße ruhen, lohnt sich bei günstigeren Witterungs- und Bodenverhältnissen die Landwirtschaft in höherem Maße. Innerhalb der beiden Steinkohlenmulden von Zwickau bis Chemnitz und um Plauen (Produktion in 28 Betrieben mit 26 000 Arbeitern und einer jährlichen Förderung von rund 5 Millionen t im Werte von fast 60 Millionen Mark) erreicht denn auch die Dichte der Besiedelung Sachsens und die Entwickelung des Großgewerbes einen Grad, wie man ihn im Reiche nur noch in den Industriezentren des Rheinlandes und Schlesiens wahrnimmt. „Ackerbaudörfer auf der fruchtbaren Oberfläche der besagten Kohlenmulde sind in volkreiche Fabrikdörfer verwandelt worden und in der Umgebung von Zwickau erhob sich eine ganze Reihe früher bedeutungsloser Kleinstädte, wie Glauchau, Meerane, Crimmitschau, Reichenbach, zu wichtigen Sitzen der Fabrikation von Woll- und Baumwollwaren."

Zwickau selbst erzeugt große Mengen von Koks-, Ton-, Porzellan- und Glaswaren, Erd- und Ölfarben, dazu Lacke und Firnisse, aber auch Webwaren und Maschinen. Doch befindet sich das hervorragendste Eisenwerk Sachsens weder hier noch in Chemnitz, sondern in Cainsdorf (Königin Marienhütte). — Chemnitz (245), das deutsche Manchester, und seine Umgebung treibt großartigen Maschinenbau, vor allem in der „Sächsischen Maschinenfabrik" (ungefähr 3000 Arbeiter), ferner Baumwollspinnerei, die Fabrikation von Kattun, Kleider- und Möbelstoffen sowie Strumpfwirkerei.

1) An Schmucksteinen liefert das Erzgebirge Amethyste, Achate, Topase und Jaspisse.

Die hochentwickelte großgewerbliche Tätigkeit am unteren Erzgebirge findet auf dem Gebiete der Montanindustrie eine Ergänzung durch den vorbildlichen Abbau von Silber um Freiberg mit seiner über das ganze Erdenrund bekannten Bergakademie. (Auch Herstellung von Gold- und Silberdraht.)

Das sächsische Hügelland bildet den Übergang von den industriellen Gegenden am Fuße des Erzgebirges zu den Ackergeländen des norddeutschen Tieflandes. Ihm fehlen Kohlen und Erze; dagegen besitzt es weithin löß- und lehmbedeckte Gründe von außerordentlicher Fruchtbarkeit.

Draußen im sächsischen Flachland freilich tauchen wiederum ansehnliche Braunkohlenlager bei Borna, Grimma und Kamenz auf (Gesamtproduktion einschließlich der Gruben von Zittau in der Lausitz jährlich rund 2 Millionen t im Werte von 5 Millionen Mark). Auch hier liegen reich ertragfähige Landschaften, vor allem um Leipzig, Borna und in der sog. Lommatzscher Pflege, Sachsens Kornkammer. Man baut dort außer Getreide (Weizen) hauptsächlich Zuckerrüben, Gurken, Zwiebeln (allein bei Borna an 50 000 Ztr. jährlich), Zichorie und Sellerie,

In den kleineren Orten des sächsischen Hügellandes gibt es Papierfabriken, Tapeten-, Teppich- und Maschinenfabriken (Wurzen), Strumpfwirkereien (Delitzsch), Baumwollspinnereien (Döbeln), Gerbereien, Schuh- und Handschuhfabriken (Altenburg und Zeitz).

Sachsens politische Hauptstadt, Dresden (514), liegt in der Nähe des seltsam geformten und vielbesuchten Elbsandsteingebirges mitten in dem erweiterten Elbtale zwischen Pirna und Meißen, welch letzteres mit seinen Obsthainen, Erdbeerpflanzungen, Rebengeländen und Gemüsefeldern als einer der gesegnetsten Striche Deutschlands gelten darf. Dieser Umstand und die Bedeutung der Elbe als Verkehrsader zwischen Österreich und dem Reiche boten die Grundlagen für die Entwickelung der Stadt, welche als das „norddeutsche München" sowohl hinsichtlich ihrer kostbaren Kunstwerke als hinsichtlich ihrer behaglich heiteren Bevölkerung und ihres hervortretenden Fremdenbesuches gelten kann. Daneben betätigt sich hier der sächsische Gewerbefleiß in Kunstgärtnerei, Kunsttischlerei, Kunstschlosserei, Kunstgießerei, Glas-, Maschinen-, Zigarren- und Papierfabrikation sowie in der Herstellung chemischer Produkte. — Ins Bereich des Elbtales mit seinen prächtigen Gartenfeldern gehört ferner noch Meißen, das die in der Nähe aufgefundenen Lager von Porzellanerde seit zwei Jahrhunderten verarbeitet. — Zuckersiedereien findet man in Köthen und Dessau, den Hauptorten der Fruchtauen Anhalts, während Zerbst Bierbrauereien und Branntweinbrennereien, Burg endlich Tuchfabriken aufweist.

In der weiten Tieflandbucht der Elbe fand auch Leipzig (502) seine Stelle, am Kreuzungspunkt der Wege von Wittenberg und Torgau nach dem Süden und von der Thüringischen Pforte (an der mittleren Saale) nach Dresden, der Lausitz und Schlesien. (Acht Bahnlinien.) Leipzig ist Sachsens erster Handelsplatz, „das große Kaufhaus für die Industrie des Landes". Es ist die typische Stadt für Sachsens gewerbliche und Handelstätigkeit. Es hat sich zur Zentrale des deutschen Buchhandels und der deutschen Buchdruckerei sowie zum beherrschenden Platz für Rauchwerk in Europa neben London aufgeschwungen. Außerdem blühen hier die polygraphischen Gewerbe, die Papier- und Wäschefabrikation, Eisengießerei und Maschinenfabrikation, die Herstellung von berühmten Klavieren und Wollgeweben.

Zum sächsischen Elbegebiet gehört auch teilweise die Lausitz. Sie liegt an der Nordabdachung des Lausitzer Berglandes und hat Spree und Görlitzer Neiße als Hauptgewässer. Sie zerfällt in zwei deutlich gesonderte Gebiete: die Oberlausitz und Niederlausitz. Jene hat teils bergiges, teils hügeliges Gelände. Sie hat als bedeutsamste Orte Zittau mit viel Gemüsebau und Textilindustrie, ferner Färbereien und Bleichereien — dann Görlitz und Bautzen mit Tuchfabriken. Die schon nach Brandenburg hineinreichende flache Niederlausitz zeichnet sich durch die Fruchtbarkeit ihres Lehmbodens, ihren Reichtum an Braunkohle bei Senftenberg und Fürstenberg, sowie ihre ansehnlichen Webereien und Tuchfabriken in Kottbus, Guben, Forst, Spremberg und Sorau aus. Zur Niederlausitz rechnet man auch den Spreewald, jenen durch die vielzerfaserte, oft seeartig ausgeweitete Spree überreich bewässerten Landstrich südöstlich von Berlin, der sich durch den massenhaften Anbau von Gurken, Meerrettichen und Zwiebeln auszeichnet. (Man erzielt jährlich etwa 50 000 Ztr. Meerrettichstangen, wovon 20 000 Ztr. im Werte von etwa 200 000 Mark zum Versand kommen; weiterhin an 17—18 Millionen Stück Gurken, von denen 90 000 Ztr. exportiert werden. Außerdem verschickt man noch 10 000 Ztr. Zwiebeln.)

10. Sudeten und schlesisches Flachland.

Die zwischen Elbe und Oder gelegenen Sudeten sind nach jeder Hinsicht eines der bedeutsamsten deutschen Mittelgebirge. An Ausdehnung — sie erstrecken sich über volle 300 km hin — kommt ihnen nur das ostbayerische Grenzgebirge nahe. In der Buntheit ihrer Gesteinzusammensetzung übertreffen sie jedoch selbst Schwarzwald und Wasgenwald. Zwar herrschen auch hier, und zwar hauptsächlich im Iser- und Riesengebirge Granit, Gneis und Glimmerschiefer vor. Aber der südliche, höhere Teil des Lausitzer Gebirges besteht meist aus Sandstein und ebenso das stark zerrissene Heuscheuer Gebirge im Glatzer Bergland. Porphyr, Melaphyr und Schichten aus der Steinkohlenzeit bauen das Waldenburger Bergland auf. Am Südostrand der Sudeten endlich treten neben kohleführendem Gestein hauptsächlich silurische und devonische Schiefer auf. Auch die Ausprägung des Reliefs zeigt hier mannigfaltige Abwechselung. Das Lausitzer Gebirge kann man als ein südöstlich verlaufendes, ungeregeltes Hügel- und Bergland kennzeichnen, das im Jeschkenberg 1000 m Erhebung besitzt. Das Iser- und das Riesengebirge reihen sich den Kammgebirgen an. Jenes ist rauh, vielfach sumpfig und waldreich und steigt in der Tafelfichte bis 1100 m empor. Dem Doppelkamm des Riesengebirges aber gehört der höchste Gipfel der vaterländischen Mittelgebirge überhaupt an, die Schneekoppe mit 1605 m, und es erinnert durch seine geschlossenen Bergmauern, seine granitenen Felsmeere, sein Knieholz,

seine Schneegruben und zahlreichen Bäche, endlich durch das Hirtenleben auf den hochgelegenen Matten (3000 Bauden oder Almen mit 30 000 Rindern und Ziegen) in etwas an die Alpen. Die Gebirgsstücke, welche den Glatzer Kessel umschließen, tragen ebenfalls den Charakter von Kammgebirgen, sind aber deutlich voneinander geschieden und erreichen erst im Südosten mit dem Glatzer Schneeberg (1425 m) ihre hervortretendste Erhebung. Der Glatzer Kessel selbst mit seinem ergiebigen Acker- und Wiesenland, seinen Obsthainen und Waldflecken liegt schmuck im Rahmen seiner forstdunklen Höhen. Das Mährische Gesenke endlich bildet auch in seinem nordwestlichen Teil mehrere hoch emporgereckte Kämme mit sanften Kuppen (Altvater fast 1500 m); im Südosten dagegen erweitert es sich nach Art der meisten Schiefergebirge zu einem niedrigen, welligen Plateau.

Weiterhin zeichnen sich die Sudeten infolge der meist losen Aneinanderreihung ihrer Einzelgruppen durch ungleich größere Wegbarkeit aus als etwa Böhmer- oder Schwarzwald. Das Tal der Görlitzer Neiße führt von Görlitz in der Lausitz nach Zittau in Sachsen und weiter zwischen Lausitzer- und Isergebirge nach Reichenberg in Böhmen. Der Paß von Jakobstal trennt den hohen „Iserkamm" vom Riesengebirge. Er führt von Liegnitz und Schweidnitz nach Trautenau in Böhmen. In den Glatzer Kessel kommt man von Norden her durch das Glatzer Neißetal, und von ihm aus nach Böhmen führt der Paß von Kudowa von Reinerz nach Nachod. Der untere, niedrigere Teil des Mährischen Gesenkes ist unschwer zu übersteigen. Endlich bildet die Mährische Pforte zwischen Sudeten und Karpathen die bequemste Straße von Schlesien nach dem Marchlande und nach Wien.

Den Übergang vom Sudetenzug zum Flachlandanteil Schlesiens bilden neben dem Waldenburger Bergland die vom Riesengebirge durch das Hirschbergtal getrennten Katzbachberge, die Glocke des aus Granit und vulkanischem Gestein bestehenden Zopten, der immerhin noch zu 720 m emporsteigt, und die niedrige Bodenschwelle des seenreichen schlesischen Landrückens. Sein hervortretendstes Stück ist das kohlen- und erzreiche Tarnowitzer Plateau. Zwischen dem schlesischen Landrücken und den Sudeten lagert von Südosten nach Nordwesten das landschaftlich weniger reizvolle, aber fruchtbare Stromtal der Oder mit Ratibor und Oppeln.

Die Sudeten, das hügelige Oberschlesien und die schlesische Ebene zeigen, sowohl was die Ausnützung des Bodens und der Mineralschätze als was die gewerbliche Betätigung anlangt, große Ähnlichkeit mit dem Ruhr-Wuppergebiet und mit Sachsen. Hier wie dort in den höheren, rauheren Gebirgsteilen Forstkultur (besonders im Riesengebirge). Hier wie dort an den unteren Gebirgshängen, den Vorbergen und auf den benachbarten Tieflandstrecken ausgiebige Landwirtschaft. Hier wie dort

hervorragender Bergbau vor allem auf Kohle, Eisen-, Zink- und Bleierze. Hier wie dort typische Industrie besonders für Eisen- und Webfabrikate, Stein-, Glas-, Leder- und Holzwaren. Hier wie dort dichte Bevölkerung, ein großer Strom als Hauptverkehrsader und eine Reihe wichtiger Handelsplätze. Nur leiden die Sudetenländer unter der Ungunst des kontinentalen Klimas, liegen weiter von der See ab als vor allem die Mittelrheinlande und stehen bei allem Reichtum der natürlichen Ausstattung einzelner Gebiete im allgemeinen doch hinter den letzteren um manches zurück.

Der landwirtschaftliche Betrieb beschränkt sich an den niedriger gelegenen Flanken der Sudeten hauptsächlich auf die Aussaat von Roggen, Kartoffeln und Flachs. Er ist dagegen außerordentlich lohnend in den westlichen ober- und niederschlesischen Gebieten[1]), wo weite Landstriche außer dem Anbau von Getreide ganz besonders jenem der Zuckerrübe dienen (daher sehr viele Zuckersiedereien) und wo ferner sehr viel Gemüse, Kohl, Zwiebeln, Gurken (besonders um Liegnitz), Tabak (bei Ohlau), Zichorie, Obst und stellenweise sogar Wein (bei Grüneberg) gezogen wird. Auf der östlichen Oderseite dagegen wiegt neben der Forstwirtschaft infolge des vielfach sandigen und feuchten Bodens die Zucht von Rindern und vor allem von Schafen vor. Letztere werden übrigens auch im mittleren Schlesien westlich der Oder mit so großer Sorgfalt und mit so viel Erfolg gezüchtet wie nirgends wieder in Europa (Merinoschafe).

An Mineralschätzen werden die Basalt- und Granit-, Porzellanerde- und Quarzsandlager der Sudetenvorberge, die mächtigen Steinkohlenflöze des Waldenburger Berglandes und in der Südwesthälfte des Tarnowitzer Plateaus[2]), die Eisenerze bei Schmiedeberg und Kupferberg am Saume des Riesengebirges, sowie die Eisen-[3]), Zink-[4]) und Bleierzgänge[5]) im Nordwesten des Tarnowitzer Plateaus ausgebeutet.

Die vorteilhaften Naturverhältnisse Gesamtschlesiens: seine ergiebigen Ernten an Flachs und Zuckerrüben, die Erzeugung trefflicher Wollsorten, die mächtigen Kohlen- und Erzlager, der Holzreichtum der höheren Lagen in den Sudeten und die Triebkraft zahlreicher Bergwässer geben, wie erwähnt, Veranlassung zu mancherlei Hausgewerben und einer vielseitig ausgebildeten Industrie.

Auf dem Tarnowitzer Plateau blüht die Großeisenindustrie (Maschinen, Panzerplatten, Schienen, Kessel, Ketten, Maste), außer in Beuthen, Gleiwitz und

1) Mit Ausnahme der niederschlesischen Heide am Mittellauf von Bober und Görlitzer Neiße.

2) Zahl der oberschlesischen Steinkohlengruben von Gleiwitz bis Mysolitz 64 mit fast 80 000 Arbeitern und einer Jahresförderung von 25¼ Millionen t. Dabei sind die Plesser und Rybniker Flöze noch nicht angeschürft. Die schlesischen Kohlenlager sollen die mächtigsten in Deutschland sein.

3) 35 Hochöfen, 22 Walz- und 26 Eisenwerke mit insgesamt fast 30 000 Arbeitern in Oberschlesien.

4) Jahresproduktion über ½ Million t Zinkerze.

5) Man gewinnt jährlich etwa 41 000 t Bleierze und 11 t Reinsilber.

Kattowitz besonders in Königshütte, dem wirtschaftlichen Hauptorte Oberschlesiens, wo die Werke der vereinigten Königs- und Laurahütten-Aktiengesellschaft allein 4000 Arbeiter beschäftigen. Weiterhin haben die Kohlen- und Erzgruben des Waldenburger Berglandes zum Emporkommen der Eisengießerei und des Maschinenbaues in den benachbarten Städten Breslau und Liegnitz beigetragen. — Glasfabrikation und Glasschleiferei werden außer in einzelnen Orten des Waldenburger Berglandes hauptsächlich in den ausgedehnten Riesengebirgsdörfern Schreiberhau und Petersdorf betrieben. Aber auch Zündholz-, Holzstoff- und Papierfabriken finden sich vielfach im Riesengebirge. Zu all diesem kommt nun noch die Herstellung von Uhren in Freiburg und Silberberg am Sudetensaum und besonders der Betrieb einer hochentwickelten Spinnerei und Weberei längs des ganzen großen Gebirgszuges, zu dem seit alters schon der dortige Flachsbau Veranlassung gab. Da dehnen sich in den langen Gebirgstälern die größten aller deutschen Weberdörfer viele Kilometer lang aus: Langenbielau, Peterswaldau und Ernstdorf. Da liegen die Flachsspinnereien zu Liebau, Landshut, Erdmannsdorf, Freiburg und Waldenburg; die Webfabriken in der Gegend von Reichenbach, Waldenburg, Landshut und Hirschberg. Während in Neustadt, im Hirschberger Tale, in Schmiedeberg und Sprottau die Teppichknüpferei ein alteingesessenes Gewerbe ist, hat man seit einigen Jahrzehnten vom Erzgebirge her auch die Spitzenklöppelei ins Hirschberger Tal gebracht.

Schlesiens größter Verkehrsplatz ist Breslau (471). Es liegt inmitten der fruchtbaren Odertalebene am schiffbaren Zentralfluß der ganzen Landschaft und dem Mittelpunkt der wichtigsten Verkehrsstraßen nach Mähren und Galizien. Hier entwickelte sich neben der schon erwähnten Eisenindustrie die Fabrikation von Leder und Lederwaren (wie auch im benachbarten Brieg), Möbeln, Gold- und Silberwaren sowie von Musikinstrumenten in beträchtlichem Maße. Bekannt sind außerdem Breslaus große Wollmärkte.

11. Das Nordseehinterland.

(Vgl. S. 15 ff.)

Zwar bleibt das Hinterland der Nordsee hinter jenem der Ostsee an Umfang auffällig zurück. Denn hier ziehen die Mittelgebirge sehr viel näher an das Meer heran und zugleich ist das Seegestade ungleich kürzer als dort. Dafür ist aber die Westhälfte des Reiches von Norden nach Süden ungleich stärker entwickelt als die Osthälfte; sie reicht geradezu von den Alpenfirnen bis zu den Watten, den Friesischen Inseln und Helgoland. Ihr gehören von den vier wichtigsten Industriegegenden Deutschlands volle drei an: Rheinland, Westfalen, Thüringen und Sachsen; ebenso von den fünf großen deutschen Strömen drei: Rhein, Weser und Elbe. Dazu hat Westelbien an allen Vorzügen Anteil, welche die Nordsee dem Handel und Verkehr bietet und besitzt die beiden hervorragendsten und kapitalkräftigsten Handelsemporien des Reiches: Hamburg und Bremen.

Wie an Umfang hat das Nordseehinterland auch hinsichtlich der Bodenform, seiner Bodenschätze und der Brauchbarkeit für den Anbau hinter die Osthälfte Niederdeutschlands zurückzutreten. Wohl haben die

gleichen Vorgänge hier wie dort dem Antlitz des Landes seine letzten kennzeichnenden Züge aufgeprägt: die Ablagerungen von Lehm, Sand und Blockwerk aus der Eiszeit und die ganz jungen Absätze von Seeschlick im Gebiete der Marschen. Und wohl streichen die Ausläufer des sog. Baltischen Höhenrückens bis über die Elbe und erheben sich in der Lüneburger Heide noch 170 m hoch. Aber die gesamte mittlere Zone Westelbiens ist von minder ertragfähigem Moor- und Geestland erfüllt. Nur die Säume der Landschaft, die Küstenmarschen (einschließlich der Vierlande bei Hamburg mit großen Gärtnereien) sowie das Vorland vom Harz und Wesergebirge besitzen eine wahrhaft ergiebige Ackerkrume, wo alle Getreidearten, Zuckerrüben, Raps, Kartoffeln und Gemüse trefflich gedeihen. Auch für die Viehzucht eignen sich weite Strecken des Nordseehinterlandes. Die Rinder der Marschen liefern sowohl gewaltige Mengen von Milch als ausgezeichnetes Fleisch. Nicht minder berühmt sind die Arbeitsleistungen der Pferde des gleichen Gebietes. Die Heidestriche der Geest nützt man zur Schaf- und Bienenzucht aus. Für die Lebensführung der Küstenbewohner endlich ist der unerschöpfliche Reichtum der Watten und der Nordsee an Heringen, Schollen, Seezungen, Butten, Makrelen, Stören, an Krebsen und Muscheln von einschneidender Wichtigkeit.

An Bodenschätzen gewinnt man in Westelbien nur viel Torf und auch Salz (Salinen von Hannover, Lüneburg und Stade), Raseneisenstein, Gips, Braunkohlen, Ziegellehm und Granitblöcke (Findlinge) zum Häuserbau und zur Pflasterung.

Die drei Landschaftsgürtel des Nordseehinterlands hat der dichterische H. Allmers nicht ohne Grund mit den Temperamenten verglichen. Nach ihm stellt sich die Marsch als ein Bild des Phlegmatischen, schwerfällig Behaglichen dar. Ihre stets schnurgeraden Linien, die faltenlose Ebene mit dem einförmigen Grün, die träge fließenden Binnengewässer, der zähe, tonige Boden, die schweren, behäbigen Tiere, die Bevölkerung: alles ist ein Bild des ruhigsten Phlegmas, wie keine andere Gegend es bietet. — Die leichte, sandige Geest dagegen ist durch und durch sanguinisch, wechselhaft, launisch. Hier ist alles Wechsel, bald ernst, bald heiter, bald dürr, bald fruchtbar, bald Tal, bald Hügel; hier dämmeriger Wald, dort schattenlose Sandwüste; hier grünender Wiesengrund und wallende Getreide-, Rübsamen- und Kartoffelfelder, dort steiniges, unfruchtbares Heideland; hier rauschende Mühlenbäche, dort stille, rohrumflüsterte Teiche — alles in schroffen Gegensätzen wie der Ausdruck eines sanguinischen Gemüts. — In den Mooren endlich findet die tiefste Melancholie oder Schwermut ihren Ausdruck, welche der köstlichste Frühlingsmorgen und der sonnenhellste Sommertag nicht zu verscheuchen vermag. Obwohl zur Fruchtbarmachung dieser einst so sehr gemiedenen Stiefkinder der Natur neuerdings außergewöhnlich viel geschah, läßt sich der Boden meist nur Buchweizen und Hafer abringen. — Ist man endlich der Küste nahe, so tun sich die Wälle der Deiche vor uns auf. Sie sind der Marschen Schutzmauern, von Menschen aufgerichtet, die in ununterbrochener Fehde mit einer launischen und titanenhaften Natur hart ringen. Aber sie bilden zugleich auch Warten, von denen aus sich eine grundverschiedene, doppelte Welt auftut: hier brandet das alte gewaltige Meer, tönt im Sturme Wetterhall und Wogenprall, ruft die Möwe hoch oben aus jagenden Wolken ihren Gruß herab; dort liegt das Marschenland ernst und friedsam und wie in Segen gebettet.

Die Gewerbe, die im Hinterland der Nordsee gepflegt werden, entnehmen ihre Rohstoffe vielfach der Landwirtschaft. Großartige Zuckerfabriken liegen, wie bereits S. 66 erwähnt, im nördlichen Teile des Herzogtums Braunschweig, namentlich in der Stadt Braunschweig selbst, wo auch, wie in Bremen, bedeutende Bierbrauereien, Spiritus- und Branntweinbrennereien vertreten sind. Weiter sind außer den gleichfalls schon hervorgehobenen Fabriken für Konservengemüse jene für Schokolade (Hannover) und für Papier (Osnabrück) zu erwähnen.

Infolge der nahen Kohlen- und Eisenerzlager treten im Süden zwar wiederum die Städte Osnabrück, Hannover-Linden und Braunschweig durch Eisengießereien und Maschinenwerkstätten hervor. Doch bleibt ihre gesamte Gewerbtätigkeit weit hinter derjenigen von Hamburg-Altona und Bremen an Bedeutung zurück. In den letzteren Städten blühen naturgemäß alle Gewerbe, die mit der Schiffahrt und dem Schiffbau in Verbindung stehen. Große Eisengießereien und Kesselschmiedereien, Maschinenbauanstalten und Schiffswerften sowie bedeutende Fabriken für die Verfertigung von Gummi und Guttapercha sind dort die wichtigsten der zahlreichen Betriebe, in denen Tausende von Arbeitern Beschäftigung finden. — Auch die Gewebeindustrie nimmt eine hervorragende Stellung ein; Baumwolle, Flachs und Hanf werden in zahllosen Spinnereien und Webereien der Städte Hamburg-Altona, Bremen, Osnabrück und Hannover verarbeitet. In den großen Küstenplätzen sind weiterhin vielfach solche Betriebe entstanden, die überseeische Rohstoffe verwenden: die Bremer Reisschälmühlen und seine Fabriken für die Herstellung von Linoleum (Delmenhorst), Korkpfropfen, Stärke, Tabak und Zigarren sowie die Hamburger Werkstätten für die Bereitung von Gummi und Guttapercha und für die Verarbeitung von Palmkernen und Kokosnüssen gehören hierher. — Endlich wird die Hochseefischerei (Schellfische) von Geestemünde, Bremerhaven und von der Elbe aus stark betrieben.

Die Schiffahrt, die vielen Bewohnern Lebensunterhalt gewährt, blüht namentlich in obengenannten Hafenplätzen, ferner aber noch in Leer, Emden, Brake, Geestemünde und Cuxhaven.

Außerdem ist für das Nordseehinterland der Welthandel von unermeßlicher Bedeutung. Liegen ja hier Hamburg und Bremen, die Faktoreien in allen Gegenden der Welt ins Leben gerufen, regelmäßige Handelsverbindungen dorthin eingerichtet und auch zur Erwerbung unserer Schutzgebiete mit den Anstoß gegeben haben. (Über die Bedeutung der Nordsee für den deutschen Handel überhaupt s. S. 15 ff.)

Hamburg und Bremen sind Binnen- und Seestädte zugleich. Hamburg liegt 108, Bremen fast 70 km von seinem Mündungshafen entfernt. Dies trug vorzeiten zu ihrem Schutze gegen die Seeräuberei nicht unwesentlich bei und erhöhte ihre Bedeutung für das Binnenland, für dessen auf das Meer gerichtete Interessen sie die Vermittelung übernahmen. Anderseits ist aber die Wassertiefe ihrer

Ströme infolge der modernen Baggerarbeiten doch so bedeutend, daß die meisten Seeschiffe ohne vorherige Leichterung dahin gelangen können. Beiden Handelsemporien ist ferner dadurch eine gewisse Grenzlage eigen, daß sie am Saum zwischen den diluvialen Höhen und dem ganz jungen Anschwemmungsland der norddeutschen Tiefebene ihren Platz fanden, und zwar so, daß der älteste Teil der Ansiedelungen auf der Höhe selbst noch gelegen ist. Neben ihrer Grenzlage besitzen sowohl Hamburg als Bremen eine sog. Brückenlage. Die in der Nähe der Küsten laufenden Verkehrsbahnen suchen die großen Ströme nämlich an möglichst bequemen Übergängen zu kreuzen. Die Karte lehrt nun, daß diese Kreuzung fast ausnahmslos in jenen Städten stattfindet. In Bremen schneiden seit alters die von Ostfriesland und Westfalen nach der Ostsee führenden Straßen die Weser. Die zwischen Harburg und Hamburg die Elbniederung überschreitende Straße aber vermittelt den Verkehr zwischen Bremen und Lübeck, zwischen dem nordwestlichen Deutschland und der Ostsee, zwischen den Rheinlanden und den skandinavischen Staaten. — Schließlich kommt beiden Handelsstädten noch eine Winkellage zu. Hamburg liegt an der Spitze des Winkels, den die Lübecker Bucht mit der Elb- und Wesermündung bildet; Bremen an der Spitze des Winkels zwischen Elbetrichter und Jade. — Weiterhin ist für Hamburgs Lage nicht ohne Wert, daß die Umgebung der Stadt im Südosten und Osten große Fruchtbarkeit zeigt.

Hamburg (803) hat rege Schiffsverbindungen vor allem nach England, Amerika und Westafrika. Es ist der hervorragendste Hafenplatz des europäischen Kontinents und reiht sich nach seiner Verkehrsbedeutung unmittelbar London und Liverpool an. Nahezu 100 direkte Dampferlinien verbinden Hamburg mit den Hauptplätzen des Weltverkehrs. Seine Hafenanlagen umfassen 300 ha Wasserfläche, die größtenteils dem Freihafengebiete zukommen. Nahezu 26 000 Seeschiffe verkehren dort im Jahre. Hamburg ist die Zentrale der Hamburg-Amerikalinie, aber auch der Hauptplatz der Binnenschiffahrt auf der Elbe (nach Berlin und Magdeburg), welcher über 20 000 Fahrzeuge dienen. Die wichtigsten Einfuhrwaren, die sich jährlich auf einen Wert von etwa 3000 Millionen Mark belaufen, sind nach ihrem Werte geordnet: Kaffee, Baumwollgarne, Schlachtvieh, Baumwollwaren, Wollgarne, Wolle, Baumwolle, Maschinen, Tabak, Getreide, Leder, Felle, Häute, Butter, Flachs, Seidenwaren, Eisenwaren, Wein, Zucker, Schmalz, Steinkohlen (England), Koks und Petroleum. Nur ein geringer Teil von diesen Waren geht nach den nordischen Staaten, das meiste fließt den großen deutschen Gewerbebezirken und Verbrauchsgebieten zu. Zur Ausfuhr, die es nur auf einen Wert von rund 1000 Millionen Mark bringt, gelangen: Wollwaren und Wollgarne, Baumwolle, Pelze, Felle, Maschinen, Spiritus und Spirituosen, Flachs, Butter, Zigarren, die verschiedenartigsten Fabrikate deutschen Gewerbefleißes, Pferde und Schlachtvieh. — Auf industriellem Gebiete zeichnet sich Hamburg, gleich dem benachbarten Altona und Bremen, durch Schiffsbau, Baumwollspinnerei, Konserven-, Lederwaren- und Drogenfabrikation aus.

Als wichtige Förderungsmittel des Hamburger Verkehrs müssen außer der Schiffahrt noch die Börse, die täglich von 3000 bis 4000 Kaufleuten besucht wird, ferner die großartigen Banken, Seeversicherungs-Gesellschaften und endlich die bedeutenden Export-, Kommissions- und Speditionsgeschäfte namhaft gemacht werden. In Hamburgs Seehafen, Cuxhaven, verkehren jährlich fast 800 Seeschiffe. Er ist besonders während des Winters von Wichtigkeit, wo die Schiffe infolge der Eisbedeckung zeitweise den Elbetrichter nicht hinaufkönnen.

Gleich Hamburg steht auch Bremen in reger Verkehrsverbindung mit Amerika und ferner mit Ostasien und Australien. Es spielt also im Welthandel und vor allem bei der Auswanderung gleichfalls eine hervortretende Rolle. Dazu trägt vieles der Umstand bei, daß in Bremen der Sitz des „Norddeutschen Lloyds" ist, dessen Schiffe alljährlich nahe an ¼ Million Leute hauptsächlich nach Nordamerika befördern

und der den Reichspostdampferverkehr nach dem Indischen und Stillen Ozean vermittelt. Die Gesamtzahl der Bremen berührenden Seeschiffe beträgt jährlich gegen 4800. — Die Zahl der in Bremerhaven verkehrenden Ozeanschiffe ist dagegen fünfmal so groß wie jene für Cuxhaven. An Gütern bemißt sich die Einfuhr nach Bremerhaven allerdings wiederum nur rund auf ein Fünftel derjenigen von Hamburg (500 bis 600 Millionen Mark). Baumwolle, Tabak, Fette und Öle, Reis, Wolle, Kaffee, Zucker, Tee und Getreide sind die Haupthandelswaren.

Neuerdings nimmt auch der Seehandel in Leer und Emden beträchtlich zu, zum Teil mit durch den starken Verkehr, der sich auf dem Dortmund-Ems-Kanal entwickelt und welcher verhindert, daß die rheinländischen Produkte insgesamt ihren Weg zum Meere durch die Niederlande nehmen. (Vgl. S. 30.) Vor allem Leer treibt viel Reederei nach den nordeuropäischen Handelsplätzen. Von Emden aber geht auch das Kabel nach der Insel Valentia im Südwesten Irlands und weiterhin nach Vigo und nach Neuyork. Kriegshafen für die Nordsee ist Wilhelmshaven mit einer kaiserlichen Werft, die an 6000 Arbeiter beschäftigt.

12. Das Ostseehinterland.

Die Oberfläche des Ostseehinterlandes ist reicher bewegt und landschaftlich wechselvoller als jene des Nordseehinterlandes. Hier kommen die geographischen Einflüsse der die germanische Tiefebene durchstreichenden Höhenrücken und der eiszeitlichen Vergletscherung ungleich deutlicher zur Geltung als in Westelbien.

In der Hauptsache ist dem Ostseehinterlande eine große Dreiteilung eigen. Im Norden zieht der baltische Landrücken hin; im Süden lagern die Ausläufer des ural-karpathischen Landrückens; zwischen beiden aber erscheint eine große Furche eingesenkt, die den Flüssen einen ostwestlichen Lauf anweist und an der Netze, Warthe, Oder und Havel vielfach von Seen, Mooren und Sümpfen überdeckt ist.

Der nördliche oder baltische Landrücken erzeugt durch sein leicht aufgewölbtes, im Turmberg südwestlich von Danzig bis 330 m emporragendes Hügelgelände, seine Unmasse von glitzernden Seeaugen und ruhigen Wasserläufen sowie durch prächtige Buchenbestände am Westgestade der deutschen Ostsee so hübsche Naturbilder, daß man (allerdings in unbegreiflich übertriebener Weise) von einer Holsteinischen, Mecklenburgischen, Märkischen und Pommerischen Schweiz spricht. — Dem südlichen Landrücken gehört außer dem Tarnowitzer Plateau (s. S. 71), den sog. Katzenbergen bei Breslau, der schlesischen und Lausitzer Schwelle im Norden der Sudeten (s. S. 71) noch der Flemming rechts der Elbe in der Nähe Wittenbergs zu. Doch tritt der letztere sowohl nach seiner Bodengestalt als nach seinem Werte für den Bodenanbau nicht besonders hervor; aber er birgt bei Luckenwalde ein riesenhaftes Steinsalzlager. — Dagegen ist trotz seiner geringen Ertragfähigkeit der mittlere Gürtel des Ostseehinterlandes, wo einst die norddeutschen Hauptgewässer von der Weichsel bis zur Weser gemeinsam dahinflossen, von hoher wirtschaftlicher Be-

deutung. Durch diese Senke strömt der Verkehr vom landwirtschaftlichen Osten zum industriellen Westen des Reiches. Hier erwuchsen daher auch, besonders an jenen Stellen, wo sich mit der westöstlichen Hauptlinie die Bahnen des nordsüdlichen Verkehrs schneiden, eine Anzahl hervorragender Städte: Brandenburg, Berlin, Frankfurt a. O., Küstrin, Posen, Bromberg, Thorn.

Mit Bodenschätzen wurde das Ostseehinterland nicht reichlicher bedacht als Westelbien. Sie beschränken sich hier wie dort, vom Bernstein abgesehen, auf ausgiebige Torfgründe, Braunkohlenlager, Steinsalzflöze (bei Inowrazlaw — jährliche Ausbeute 50 000 t — und Sperenberg), Kalksteine (bei Rüdersdorf und besonders in Posen), Gips (bei Sperenberg), Kreide (auf Rügen) und Tone zu Ziegeln und Töpferwaren.

Und so wandte sich denn die Haupttätigkeit der Bevölkerung um so mehr hauptsächlich der Landwirtschaft und den landwirtschaftlichen Gewerben zu, als neben vielen, von der Natur nur stiefmütterlich bedachten Landstrichen — es sei davon bloß die „Tuchler Heide" genannt — auch zahlreiche höchst ergiebige Gegenden zu Ackerbau und Viehzucht einluden. So die Marschländer des nördlichen Holsteins, Teile Mecklenburgs, die nördliche Altmark, die Prignitz, die Uckermark, der „Pyritzer Weizacker", die Gegenden nördlich der Warthe, das mittlere Posen, die Stolpe-, Weichsel-, Pregel- und Memelniederung. Dort dehnen sich weithin wogende Getreidefluren, Felder mit Zucker- und Speiserüben (Teltow), mit Kartoffeln und Flachs, Hopfen, Tabak und Raps aus. Dort finden sich aber auch prächtige Wiesen und Hutungen, wo — wie vor allem in Holstein und Mecklenburg — Rinder- und Pferdezucht vorbildlich getrieben wird; ferner nimmt man sich der Schaf- und Schweinezucht vor allem in den südlichen Gebieten des Ostseehinterlandes sorgfältig an. Endlich liefert gleich der Nordsee auch die Ostsee ihren Anwohnern zahllose Fische, Krebse und Muscheln zum Hausgebrauch und für den Handel.

Wie in Westelbien bilden auch in Ostelbien die landwirtschaftlichen Erzeugnisse die Grundlage für die meisten Gewerbe. Deshalb finden sich auch hier wie dort zahlreiche Spiritus- und Branntweinbrennereien, Korn- und Ölmühlen, Stärke- und Zuckerfabriken, Flachsspinnereien, Zigarren- und Tabakfabriken, Sägemühlen und Möbelschreinereien; ferner in Posen und Brandenburg infolge der Schafzucht große Gewebeindustrien, wie in der Niederlausitz (vgl. S. 70), in Berlin, Potsdam und Brandenburg (Seidenstoffe, Kurzwaren). Daneben fand noch die Produktion von Eisenwaren und Kriegsartikeln aller Art Eingang, ferner die Herstellung von Glas und Porzellan (Charlottenburg 240). Der Kaolin für letzteres wird in Morl und Trotha gewonnen.

Wenn sich auch an der Ostsee infolge ihres geographischen Gesamtcharakters (s. hierüber S. 16 ff.) in der Neuzeit nicht derartig gewaltige Handelsemporien entwickeln konnten, wie es Hamburg und Bremen im Nordseehinterlande sind, so wird

doch ihr Gestade von einer Reihe bedeutsamer Städte umsäumt, die unser Verkehr und Handel keineswegs missen könnte. Dort liegt ungefähr in der Mitte der deutschen Ostseeküste Stettin (224) nahe der Mündung des wichtigsten Ostseestromes, der Oder, und nicht allzuweit entfernt von den Wasserstraßen, welche die letztere mit der Elbe im Westen und Weichsel im Osten verbinden. Es ist die für Berlin nächstgelegene Seestadt und fand innerhalb eines durch Fruchtbarkeit ausgezeichneten Landstriches seinen Platz, wo es an Ton und Zement als Baumaterialien nicht mangelt. Es hat die berühmte Schiffswerft „Vulkan" und produziert Maschinen, Tonwaren, Spiritus und Zucker in beträchtlichen Mengen. Der Gesamtschiffsverkehr beträgt mehr als 9600 Fahrzeuge, die hauptsächlich Getreide, Steinkohlen, Erze, Petroleum und die Industrieartikel Stettins verfrachten. Stettins Seehafen Swinemünde berühren jährlich über 1000 Schiffe. — Im Osten von Stettin finden sich Danzig, Königsberg, Elbing und Memel. Danzig (160) an der Altweichsel besitzt in seiner unmittelbaren Nähe ein ergiebiges Hinterland und treibt lebhaften Handel mit Holz und Getreide, Eisen, Kohlen, Petroleum und Fischen. Danzigs Seehafen Neufahrwasser besuchen jährlich fast 4500 Schiffe. Königsberg (220), mitten zwischen dem Frischen und Kurischen Haff am tiefen unteren Pregel gelegen, mit dem Seehafen Pillau (500 Schiffe jährlich), treibt gleich Elbing viel Reederei und hat stark entwickelte Bernsteinwaren-, Maschinen- und Spiritusindustrie. — Memel endlich, am Nordende des Kurischen Haffs, dient der Vermittelung des wichtigen Grenzverkehrs zwischen Deutschland, den russischen Ostseeprovinzen und Schweden (jährlicher Schiffsverkehr über 1000 Fahrzeuge). — Im Westen von Stettin haben Lübeck, Rostock und Kiel eine nicht unbeträchtliche Bedeutung für den Handel. Obwohl Lübeck (96) durch die Mecklenburger Bucht unmittelbar auf den Verkehr mit Dänemark und Schweden hingewiesen wird, die Trave auf eine Tiefe von 5 m ausgebaggert ist und der Elb-Trave-Kanal die Stadt mit Hamburg verbindet, vermag es seine frühere Blüte nicht mehr zu erreichen (jährlicher Schiffsverkehr 5200 Fahrzeuge). Dies hindert hauptsächlich der Wettbewerb Hamburgs, Kiels und Rostocks mit Lübeck, der übrigens uralt ist, und zudem die geringere gegenwärtige Verkehrsbedeutung der geschlossenen Ostsee gegenüber ihrem offenen Nachbarmeere. Immerhin hat Lübeck regelmäßige Verbindungen mit den wichtigeren Ostseeplätzen und mit dem englischen Hull. Dazu eignet sich seine Umgebung gut für den Anbau. Neben Schiffs- und Maschinenindustrie finden sich dort Spiritus- und Tuchfabrikation. Rostock, zwischen Berlin und Kopenhagen, treibt ebenfalls lebhafte Reederei und bemerkenswerten Schiffsbau. Indessen konnte es, ebenso wie Lübeck, keinen so raschen Aufschwung nehmen wie Kiel (164), das mit geschützter Lage an einer stattlichen Förde mancherlei landschaftliche Schönheiten und mäßige Fruchtbarkeit der unmittelbaren Nachbarschaft vereinigt. Kiel liegt ferner an der großen Bahnlinie Paris-Hamburg-Dänemark und am Ostausgange des Nord-Ostsee-Kanals. Als Kriegshafen, der für 250 große Kriegsschiffe Raum bietet, ist es ungleich bedeutsamer als Wilhelmshaven am Jadebusen. Sein Verkehr richtet sich hauptsächlich nach Dänemark, Schweden und Norwegen. Auf industriellem Gebiete leistet es im Schiffsbau und der Müllerei Hervorragendes. (Die kaiserliche Werft beschäftigt 7000, die Kruppsche Germaniawerft 2000 Arbeiter.)

An binnenländischen Handelsplätzen weist das Ostseehinterland besonders vier auf: Bromberg, Posen, Frankfurt a. O. und Berlin. Bromberg liegt an der vielbefahrenen Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel, nahe der letzteren. Daher hat es auch Teil am Weichselverkehr mit Polen, wofür Holz, Getreide und Wolle Hauptartikel sind. Bekannt ist weiterhin Brombergs Müllerei. In Posen (137) kreuzen sich die Wege von Warschau nach Berlin und von Thorn zur mittleren Oder. Es treibt außer einem lebhaften Handel mit allen Produkten der Landwirtschaft seiner Provinz Woll- und Leinenindustrie. — Bei Frankfurt a. O. (64) treffen

sich die Linien Berlin-Posen und Berlin-Breslau. Weiterhin führt unmittelbar im Süden der Stadt der Friedrich Wilhelm-Kanal von der Oder zur Spree. Es fabriziert gleich anderen brandenburgischen Städten treffliche Tuche und hält vielbesuchte Handelsmessen ab.

Berlin (2040) endlich hat eine vorzügliche Lage im Herzen des norddeutschen Flachlandes, die mit der Entwickelung der Handelsstraßen und des Verkehrs immer mehr zur Geltung gekommen ist. Gleichweit von Oder und Elbe entfernt und durch bequeme Wasserwege mit beiden Strömen verbunden, schneiden sich hier die Linien Stettin-Magdeburg und Hamburg-Breslau. Sowohl die Nord- als die Ostsee können von der Reichshauptstadt aus leicht und in kurzer Zeit erreicht werden. (Elf große Bahnlinien.) Dazu kann sich die Stadt nach allen Seiten hin frei entwickeln. Ähnlich wie die bauliche Entwickelung Münchens wurde auch jene Berlins dadurch gefördert, daß reiche Lehmlager (und auch Kalkbrüche) in unmittelbarer Nähe treffliche Bausteine liefern und daß auf der schiffbaren Spree Bau- und Werkholz in Menge und nicht allzu teuer herbeigeschafft werden kann. — Berlin ist zu einer Industriestadt ersten Ranges aufgeblüht und beschäftigt in seinen Fabriken etwa 350 000 Arbeiter. Es treibt großartige Maschinen- (Borsig) und Metallwarenfabrikation überhaupt (Nähmaschinen, Glocken, Bildnisguß, Waffen [Löwe], elektrische Einrichtungen [Siemens & Halske]). Es ist Deutschlands Hauptplatz für Mode- und Bekleidungswaren aller Art. Es produziert ferner Möbel, feinere Leder-, Kurz- und Kartonnagewaren, Goldleisten, Lampen, Lichte, Seifen, musikalische und wissenschaftliche Instrumente. Ferner ist Berlin nach Paris der erste Börsenplatz auf dem europäischen Festlande und ein Hauptumschlageplatz für Getreide, Spiritus, Petroleum und Holz. Es ist heute der größte Süßwasserhafen Europas. Die Zahl der hier angekommenen Schiffe stieg von 33100 im Jahre 1900 auf 41800 im Jahre 1905, während die Menge der auf dem Wasserwege eingeführten Güter in der gleichen Zeit von 4 781 000 Tonnen auf 7 363 000 Tonnen stieg. So ist also Berlin nicht nur der politische Vorort des Reiches, sondern es kennzeichnet sich als ein Brennpunkt wirtschaftlicher und geistiger Kultur überhaupt.

Dritter Teil.

Übersicht über die Produktions-, Handels- und Verkehrsverhältnisse in Deutschland.

1. Landwirtschaftliche Produktion.

Wie sich hinsichtlich der Bodengestalt, Bodenzusammensetzung, des Klimas und der altgeschichtlichen Verhältnisse ein deutlicher Unterschied zwischen dem Norden und Osten Deutschlands einerseits, dem Süden und Westen anderseits zeigt, so auch hinsichtlich des Ackerbaues. Im flachen Nordosten, auf den $^3/_5$ der Reichsfläche treffen und wo der Großgrundbesitz vorherrscht, ist der Boden zwar im allgemeinen überall ackerfähig. Aber die Anbaupflanzen sind weniger zahlreich und einförmig auf weite Strecken hin. Hauptfrucht ist hier der Roggen, dem in den einzelnen Gebieten meist über die Hälfte des Getreidebodens zukommt. Dann folgen die Kartoffel (besonders im Gebiet der Oder und Warthe), Futterpflanzen (vor allem kleeartige Gewächse), Hülsenfrüchte und Zuckerrüben. — Im gebirgigen Südwesten unseres Vaterlandes, auf den nur $^2/_5$ der Reichsfläche kommen und wo man wesentlich landwirtschaftlichen Mittel- und Kleinbetrieb findet, sind die Ackerpflanzen mannigfaltiger, bedecken nie sehr ausgedehnte Flächen und wechseln auch rascher von Landstrich zu Landstrich. Hier tritt der Anbau von Weizen, Spelz (besonders in Oberschwaben und im Neckargebiet), Gerste und Hafer ungleich stärker hervor als im nördlichen Deutschland. Ebenso jener von Hopfen (in Franken, dem Rhein- und Neckarland), Tabak (im oberen Rhein-, unteren Neckar- und Regnitzgebiet) und einiger Futterpflanzen, wie Luzerne, Esparsette und der Runkelrübe. Ferner hat bekanntlich der deutsche Weinbau seinen Sitz fast ausschließlich im Südwesten des Reiches. Und wie der Anbau der Kartoffel hier nicht vom Groß-, sondern vom Kleingrundbesitz begünstigt wird, so ist auch der Anbau von Hülsenfrüchten, Zuckerrüben, Flachs und Hanf im vaterländischen Süden viel geringer als im Norden und Nordosten.

Was nun die Ergebnisse der landwirtschaftlichen Produktion betrifft, so zeigen sie nicht minder die urwüchsige Kraft, die das deutsche Erwerbs-

leben neuerdings auszeichnet, als der Aufschwung unserer Industrie und unseres Handels. Denn trotz der Abnahme der landwirtschaftlichen Bevölkerung und trotz einer nur geringfügigen Zunahme der Anbaufläche zeigt die landwirtschaftliche Produktion infolge des verbesserten Betriebs ein stetiges Anwachsen.

So betrug in runden Ziffern die Gesamterntemenge an

Jahrgang	Roggen	Weizen	Sommergerste	Kartoffeln	Hafer	Wiesenheu
	Tonnen					
1895	7 720 000	3 170 000	2 790 000	37 780 000	6 240 000	21 880 000
1905	9 600 000	3 700 000	2 920 000	48 320 000	6 550 000	26 260 000

Aber doch vermag der vaterländische Boden, wie schon früher angedeutet, schon seit fast einem halben Jahrhundert die rasch anwachsende Volksmenge nicht mehr vollständig zu ernähren. Für einen vollen Monat muß bekanntlich die Brotfrucht vom Ausland, namentlich Österreich-Ungarn, Rußland, Rumänien, Nordamerika und Argentinien, bezogen werden. Und zwar standen für die wichtigsten Getreidearten Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1905 in folgendem Verhältnis:

	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer
	Millionen Mark			
Einfuhr . . .	68	329	189	107
Ausfuhr . . .	37	24	2	13

Ferner ist Deutschland das erste Land der Erde für Kartoffel- und Zuckerrübenbau. Seitdem die Kartoffel für die Branntweingewinnung als Rohstoff besonders im nordöstlichen Deutschland massenhaft verwendet wird, hat ihr Anbau dauernd zugenommen. So stieg die Anbaufläche derselben zwischen 1895 und 1905 um 267 000 ha, das Ernteergebnis aber um mehr als 10½ Millionen t.

Hinsichtlich der vaterländischen Zuckerproduktion, die allerdings seit Jahrzehnten krankhaft übersteigert wurde und volkswirtschaftlich sogar teilweise schädigend gewirkt hat, sei nur die Tatsache erwähnt, daß Deutschland gegenwärtig noch selbst solche tropische Gebiete mit Rübenzucker versorgt, in denen das Zuckerrohr angebaut werden kann. Weit über 400 000 ha sind mit Zuckerrüben angepflanzt und man erntet auf ihnen mehr als 10 Millionen t Rüben, die in fast 400 Fabriken zu rund 1½ Millionen t Rohzucker verarbeitet werden. Die Ausfuhr an Zucker betrug im vergangenen Jahrzehnt jährlich an 200 Millionen Mark und richtete sich hauptsächlich nach England, sodann in freilich neuerdings stark abnehmendem Maße nach den Vereinigten Staaten, Britisch-Nordamerika, Norwegen und Schweden, Japan, der Schweiz, Dänemark, den Niederlanden, Portugal und Chile. Der riesenhaften Aus-

fuhr stand nur die geringfügige Einfuhr von etwa 2000 t im Werte von kaum 1 Million Mark entgegen.

Im Gegensatz zum Anbau der Zuckerrübe, der meistens auf dem Großgrundbesitz gepflegt wird, fällt jener des Tabaks in Deutschland hauptsächlich den Kleinbetrieben zu. Auf den einzelnen der rund 110 000 Pflanzer entfällt durchschnittlich kaum ½ Morgen Land. Die Erntefläche maß 1905 wenig über 14 000 ha, die Erntemenge betrug etwas mehr als 318 000 dz. Doch hat die Bedeutung des Tabaks für die Landwirtschaft in Deutschland weit hinter jene für Handel und Industrie zurückzutreten. Dies kennzeichnen am klarsten die Ziffern, welche die Einfuhr unbearbeiteter Tabakblätter ins Reich betreffen. Man importierte an solchen aus Niederländisch-Indien, Brasilien und Nordamerika sowie unseren Schutzgebieten in Neu-Guinea und dem tropischen Afrika im Jahre 1905: 79 000 t im Werte von mehr als 122 Millionen Mark.

Der Tabakhandel hat bekanntlich zum Aufschwung von Bremen und Hamburg wesentlich dadurch beigetragen, daß die Auswandererschiffe als Rückfracht nach Deutschland vielfach Rohtabak bringen. Überhaupt steht das Deutsche Reich hinsichtlich der Einfuhr von Tabak und der Produktion von Tabakwaren unmittelbar neben den Vereinigten Staaten. Der Jahresverbrauch an Rohtabak beläuft sich bei uns auf etwa drei Pfund auf den Kopf. Insgesamt zählt die Tabakfabrikation im Reich fast 20 000 Betriebe, worunter jedoch nur rund 800 Großunternehmen sind. Darin finden volle 140 000 Personen Beschäftigung.

Hopfen baut Deutschland trotz der Ausdehnung seiner Bierindustrie[1]) im Überfluß. Doch ist die Bebauungsfläche hierfür wie auch die Erntemenge erst in den letzten Jahren wieder um ein geringes gestiegen.

Jene betrug im Jahre 1905 etwas über 39 500 ha, auf denen 292 600 dz geerntet wurden. — Während die deutsche Hopfenausfuhr sich im genannten Jahre auf 20,7 Millionen Mark bewertete, hatte der eingeführte Hopfen, der fast ausschließlich aus Österreich-Ungarn und zwar vorwiegend aus Böhmen kam, einen Wert von nur 7,3 Millionen Mark.

Der einheimische Anbau von Hanf und Flachs deckt den Bedarf bei weitem nicht.

An jenem mußten z. B. 1905: 41 000 t im Werte von 22 Millionen Mark aus Italien, Österreich-Ungarn und Rußland eingeführt werden, an Flachs aber 66 600 t im Werte von fast 48 Millionen Mark wiederum aus Österreich-Ungarn und Rußland. Hingegen stellte sich die Hanfausfuhr im nämlichen Jahre nur auf $6^{8}/_{10}$, die Flachsausfuhr bloß auf $9^{8}/_{10}$ Millionen Mark.

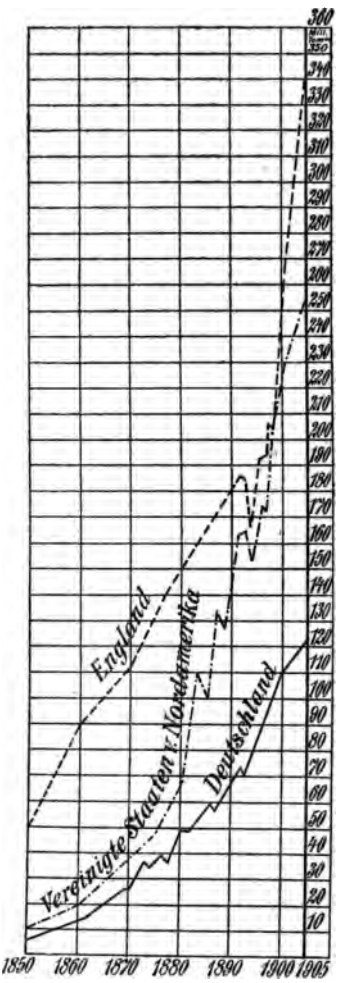
Was endlich noch den vaterländischen Obst- und Weinbau betrifft, so mußte im Jahre 1905 an frischem und getrocknetem Obste für 60½ Millionen Mark eingeführt werden. (Ausfuhr davon nur $3^{4}/_{10}$ Mil-

1) 1905 braute man in Gesamtdeutschland fast 73 Millionen hl Bier, wovon gegen 18 Millionen hl auf Bayern entfielen.

lionen Mark.) Und doch gedeiht der Obstbau in Deutschland mit Ausnahme der rauhen Gebirgslagen fast überall.

Weiterhin bedürfen wir trotz einer durchschnittlichen Produktionsmenge von 3—4 Millionen hl eigener Weine im Jahre so bedeutender Mengen an Rebensaft aus Frankreich, Griechenland, Italien, Österreich-Ungarn, Portugal, Spanien, der Türkei, von Algier, dem Kapland und Kalifornien, daß sich die Weineinfuhr 1905 fast doppelt so hoch bemaß wie die Weinausfuhr, nämlich auf rund 39 Millionen Mark, während diese nur 22½ Millionen Mark ausmachte.

(Über die Nutztiere in Deutschland s. S. 6 und 7.)



Steinkohlenproduktion Deutschlands, Englands u. d. Nordamerik. Union zwischen 1850 u. 1905.

2. Produktion an Bodenschätzen.

Der Mannigfaltigkeit unserer vaterländischen Bodenschätze (s. S. 20 und 25) entspricht auch ihre massenhafte Ausbeute. Sie bewertet sich gegenwärtig auf mehr als 1400 Millionen Mark und beschäftigt weit über 700 000 Menschen. Von ausschlaggebendem Einfluß für das Emporblühen der Industrie und des Handels sind vor allem die ungeheuren Mengen, welche an Kohlen und Eisen gefördert werden und die in dauerndem Anwachsen begriffen sind. In dieser Beziehung steht das Reich unter allen Gebieten der Erde an dritter Stelle neben England und der Nordamerikanischen Union. Dazu hat man veranschlagt, daß bei starker Ausbeute die oberschlesischen Kohlenlager noch 2000, die rheinischen 1200 Jahre Vorrat haben.

Die bisherige Maximalförderung an Steinkohlen entfällt mit über 121 Millionen t im Werte von 1050 Millionen Mark auf das Jahr 1905. Im gleichen Jahre wurde auch die größte Menge an Braunkohlen gefördert, nämlich fast 52½ Millionen t im Werte von 121½ Millionen Mark.

Diese Ziffern sind keineswegs gering im Vergleich zur Weltproduktion an Kohlen überhaupt. Bemißt man sie im Jahre auf rund 850 Millionen t, so liefert Deutsch-

land dazu ein volles Fünftel. Daher tritt auch unser Kohlenexport in der Statistik der Ausfuhrwaren deutlich hervor.

Die Kohlenausfuhr nach Rußland und Österreich-Ungarn (schlesische Kohle), nach Frankreich und der Schweiz (Saarkohle), nach Holland, Belgien und England (Ruhrkohle) erreichte im Jahre 1905 18 $^{2}/_{10}$ Millionen t im Werte von 231 Millionen Mark. Sie übertraf die Einfuhr um 8¾ Millionen t im Werte von 97 Millionen Mark.

Im folgenden sind nochmals die Fundorte für Steinkohlen, Braunkohlen und Eisenerze übersichtlich zusammengefaßt.

1. Steinkohlen.

Bezeichnung des Lagers	Qualität der Kohle	Abbauverhältnisse
1. Aachener Mulde (Wurm-Indegebiet).	Gut.	Abbau durch Tiefliegen und sehr verschiedenes Niveau der Flöze erschwert.
2. Ruhrmulde (rhein.-westf. Mulde).	Gleichwertig der englischen Kohle; die verschiedensten Qualitäten für die mannigfaltigsten industriellen Ansprüche.	70 bauwürdige Flöze von etwa 70 m Mächtigkeit; davon nur 11 jenseits von 700 m Tiefe. Günstige Lagerungsverhältnisse.
3. Saarbrücker Kohlenbecken.	Im allgemeinen gut.	88 bauwürdige Flöze in starken Verwerfungen; oft schlagende Wetter.
4. Zwickauer Kohlenfeld.	Gut.	27 m Mächtigkeit; starker Höhenwechsel in der Lage der Flöze; viel Grundwasser und schlagende Wetter.
5. Waldenburg. Mulde in Niederschlesien.	Zur Koksbereitung sehr dienlich.	31 bauwürdige Flöze mit 42 m hohem Kohlenlager; starke Niveauunterschiede und Wasseransammlungen.
6. Oberschles. Kohlenlager um Beuthen, Gleiwitz, Königshütte.	Durchschnittlich recht gut.	114 Flöze mit über 150 m Kohlenmächtigkeit (bis 1500 m Tiefe, auf über 100 Milliarden t geschätzt); flache, regelmäßige Lagerung.

Kleinere Steinkohlenvorkommen bei Osnabrück; südöstlich vom Harz (Wettin, Ilfeld); bei Hannover am Deister und Osterwald; im Thüringer- (Manebach und Goldlauter) und Frankenwald (Stockheim); auf dem Rücken des Erzgebirges bei Brandau, Zaunhaus usw.

2. Braunkohlen.

Die mächtigsten Vorkommen finden sich 1. am Niederrhein bei Brühl, Horrem, Liblar, Bergheim (bis 30 m Mächtigkeit); 2. in der Gegend von Halle und Weißenfels; 3. bei Rottleben in Thüringen (ein Flöz von 42 m Mächtigkeit); 4. nordöstlich des Harzes bei Helmstedt, Lederburg usw. Andere Lager mit Abbau sind im Westerwald, in der Wetterau, am Vogelsberg und der Rhön, am Habichtswald, Kaufungerwald, Knüll, Meißner, Reinhardswald, an der Söhre; im nördlichen Teil des Königreichs Sachsen, im Erzgebirge, in Schlesien (bei Liegnitz), in Brandenburg

(in den Reg.-Bez. Potsdam und Frankfurt), am Südfuß der Schwäbischen Alb, im Alpenvorland bei Peissenberg, Penzberg, Hausham und Miesbach.

3. Eisenerze.

1. Oolithische Eisenerze (Minetten, Verkleinerung von Mine = Erz), das wichtigste Eisenvorkommen, im nördlichen Teile Lothringens. 4 Hauptlager mit über 8 m Erz. Sie liefern ⅔ der ganzen deutschen Eisenproduktion und auf ihnen beruht teilweise unsere rheinische Eisenindustrie. 2. Geringere Lager davon in Oberschlesien, ferner bei Aalen und Wasseralfingen (Württemberg), bei Harzberg und im Teutoburgerwald. 3. Spateisensteinlager im Siegerland unmittelbar am Ruhrkohlengebiete; Roteisenlager bei Wetzlar und Dillenburg, im Diemeltal und bei Rübeland im Harz; Magneteisenstein bei Berggießhübel in Sachsen und Schmiedeberg in Schlesien.

Während Deutschland an Kohlen sehr viel mehr fördert als verbraucht, reicht die Förderung der Eisenerze, hauptsächlich Rot-, Braun- und Spateisenstein, bei weitem nicht aus, um die einheimische Eisen- und Stahlindustrie genügend mit Rohstoff zu versehen. Diese ist seit einem vollen Jahrhundert in fortschreitender Entwickelung, besonders aber seit die Erfindung des Bessemerverfahrens die Herstellung von Stahl in Massen und zu niedrigen Preislagen zuläßt. So kam es, daß seit langem einerseits die Produktion vaterländischer Eisenerze den Bedarf des Groß- und Kleingewerbes in Deutschland auch nicht annähernd decken kann; anderseits der Mehrwert, welchen die deutsche Arbeit durch Veredelung des von auswärts massenhaft bezogenen Rohstoffes erzielt, eine stark fließende Quelle für unseren Volkswohlstand geworden ist.

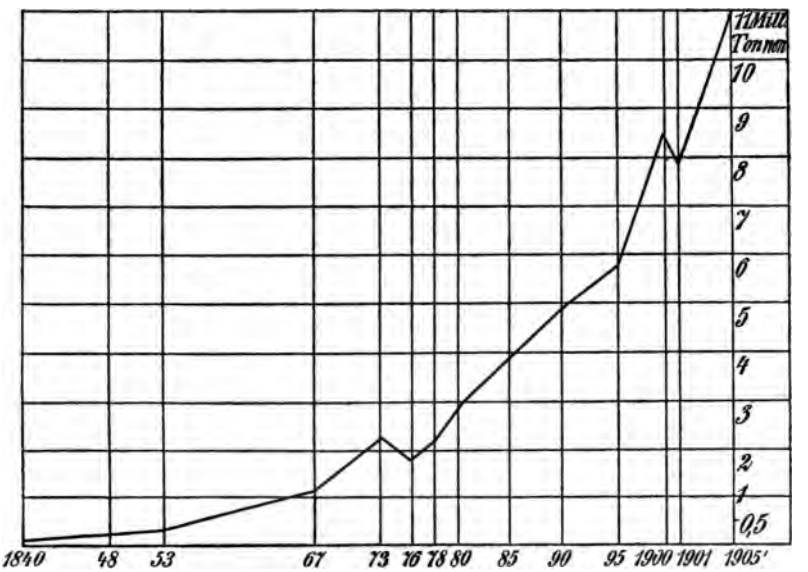
1895 wurden von 33 500 Arbeitern 12,4 Millionen t Eisenerze im Werte von 41 Millionen Mark gefördert; 1900 von fast 44 000 Arbeitern 19 Millionen t im Werte von 77 Millionen Mark; 1905 von 47 600 Arbeitern 23½ Millionen t im Werte von rund 80 Millionen Mark. Das aus Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Frankreich, Schweden, Norwegen, Rußland, Algier, Niederländisch und Britisch Indien sowie aus Kanada eingeführte Eisen macht etwa ⅛ aller in Deutschland verarbeiteten Eisenerze aus. Sein Wert betrug im Jahre 1905: 100,4 Millionen Mark. Der ganze Spezialhandel in Eisenerzen betrug für das Reich im Jahre 1905 in der Einfuhr 102½, in der Ausfuhr 13 Millionen Mark.

Im Jahre 1905 wuchs die Einfuhr auf 6,1 Millionen t an, die Ausfuhr indessen fiel auf $3^{7}/_{10}$ Millionen t. So hoch nun aber auch die Importsumme für Eisenerze erscheint: sie machte von der Gesamteinfuhr Deutschlands, welche 1905 nach den amtlichen Ermittelungen über 7436 Millionen Mark betrug, durchschnittlich noch nicht 1½% aus.)

Fast das gleiche wie für die Eisenerze gilt auch für das Roheisen. (Siehe Diagramm.) In Deutschland wurden 1905 fast 11 Millionen t Roheisen (⅕ der Weltproduktion) und rund 10 Millionen t Stahl (fast ¼ der Weltproduktion) erzeugt. In erster Linie trug neben dem Bessemer- das 1878 erfundene Thomasverfahren zu dem gewaltigen Aufstreben dieses Zweiges der Metallindustrie bei, „denn gerade dieses eröffnete eine ökonomische Verwendungsmöglichkeit der deutschen Erze". Freilich waren im Jahre 1901 unter dem Einflusse einer empfindlichen

wirtschaftlichen Krisis namhafte Betriebseinschränkungen erfolgt. Die Roheisenproduktion war in diesem Jahre dem Vorjahre gegenüber um ¾ Millionen t zurückgegangen und auf 7⅘ Millionen t gesunken. Die Hebung auf das 1½fache dieser Ziffer läßt erkennen, daß auf diesem Gebiete eine erfreuliche Wendung eingetreten ist.

Auch die Roheiseneinfuhr hatte unter der im Jahre 1900 einsetzenden wirtschaftlichen Depression schwer gelitten. Sie hatte im Jahre 1900 fast ¾ Millionen t betragen, war aber 1901 sofort auf ¼ Million t gesunken. Indes gewinnt es den Anschein, als ob für diesen Einfuhrartikel günstigere Zeiten wiederkehren wollten. Während 1905 die Einfuhr noch kaum 60 000 t betragen hatte, ist sie nach den vorliegenden Ausweisen 1906 auf über 400 000 t gestiegen.



Roheisenproduktion in Deutschland im Jahre 1840—1905.

An anderen Erzeugnissen des deutschen Bergbaues förderte man zwischen 1901 und 1905 im Jahresdurchschnitte:

Zinkerz	um	34	Millionen Mark
Bleierz	"	14 3/10	" "
Kupfererz	"	22	" "
Steinsalz	"	5	" "
Kochsalz	"	15	" "
Chlorkalium	"	36 1/5	" "
andere Salze	"	15	" "

Während des gleichen Zeitraums wurde im Jahre durchschnittlich gewonnen:

Zink	für . . .	74½	Millionen Mark
Blei mit Kaufglätte	" . . .	34 1/10	" "

Kupfer	für . . .	41	Millionen	Mark
Silber	" . . .	31½	"	"
Gold	" . . .	7 7/10	"	"

Es ergibt sich hieraus, daß Deutschland nicht nur für Eisen, wie wir früher schon andeuteten, sondern auch für die meisten sonstigen Edel- und Unedelmetalle auf Zufuhr vom Auslande her angewiesen ist. So bewertete sich z. B. 1905 die Einfuhr von Blei auf 22, die Ausfuhr nur auf 9 3/10 Millionen Mark; die Einfuhr von Kupfer auf 160½, die Ausfuhr bloß auf 16½ Millionen Mark.

Im einzelnen muß noch erwähnt werden: Von der Weltproduktion an Zinkerz liefert Deutschland ungefähr ⅓ oder so viel wie Amerika und England zusammen, fast 658 000 t im Werte von 30 Millionen Mark. Auch an Nickel ist es reich, wurde aber neuerdings in der Förderung dieses Metalles von Neukaledonien weit überflügelt. Die Kupfergewinnung, 1905: 32 Millionen t, hat trotz des durch den starken Wettbewerb der Nordamerikanischen Union, Spaniens, Japans und Chiles verursachten Preisrückgangs infolge des Aufschwunges der Elektrotechnik außergewöhnlich zugenommen. Silber erzeugt unsere Heimat mehr als jeder andere Staat Europas, nämlich im Jahre rund 400 t. Die Wertsumme aller in Deutschland allein aus wässerigen Lösungen gewonnenen Salze betrug in den letzten fünf Jahren durchschnittlich über 63 Millionen Mark. Kein anderer Landstrich der Erde liefert bisher die für einzelne Industriezweige wie für den Bodenanbau gleich wichtigen Abraumsalze in auch nur annähernd gleicher Menge und Güte wie das Magdeburg-Halberstädter Gebiet. Leider verbraucht die deutsche Landwirtschaft nur etwa 5% der Förderungsmenge, indessen England 12 und Amerika gar 50% davon bezieht: ein Fingerzeig, der für den vaterländischen Bauern deutlich genug sein könnte.

3. Die Beziehungen zwischen Deutschlands Industrie und seinem Welthandel.

Im großen und ganzen bewegten sich Produktion und Handel in Deutschland seit dem Zusammenschlusse der deutschen Staaten in stark aufsteigender Linie. In den drei Jahrzehnten von 1875—1905 wuchs mit der Zunahme der Reichsbevölkerung von 46½ auf 60½ Millionen der Wert der Ausfuhr von 2561 auf 5842 Millionen, der Wert des Gesamtaußenhandels von 6134 auf 13 278 Millionen Mark. Die Erzeugung von Roheisen stieg von 2 Millionen auf fast 11 Millionen t, der Verbrauch von Roheisen von 2,3 Millionen auf fast 10 Millionen t, die Kohlenförderung von 48 auf mehr als 173 Millionen t; der Kohlenverbrauch von 47,5 auf annähernd 170 Millionen t. —Die wirtschaftliche Kraftentfaltung war in unserem Vaterlande während des erwähnten Zeitraumes ungleich stärker

als jene Englands oder Frankreichs. Denn die englische Ausfuhr stieg nur von 223,5 Mill. auf 320,6 Mill. Pfund Sterl., die französische bloß von 3873 Mill. auf 4762 Mill. Franken. Der deutsche Export, der 1875 nicht viel mehr als die Hälfte des englischen betrug und um ungefähr $^1/_6$ hinter dem französischen zurückblieb, ist gegenwärtig nur noch um $^1/_6$ geringer als die Ausfuhr Englands, jedoch um die Hälfte größer als diejenige Frankreichs. Jener ist in dem 30 jährigen Zeitabschnitte um 124% gewachsen, der englische hingegen nur um 43½%, der französische gar bloß um 23%.

So erfreulich nun aber auch das wirtschaftliche Emporblühen des Reiches in den letzten drei Jahrzehnten war, so unverkennbar macht sich auch eine Reihe von Schwankungen innerhalb dieses Aufwärtsstrebens der klein- und großgewerblichen Tätigkeit sowie des Handels und Verkehrs geltend.

Das deutsche Wirtschaftsleben zeigt seit 1873 vier Perioden des Niedergangs oder doch des Stillstandes (1873—79, 1883—88, 1890—95, 1900—1903) und vier Perioden des kraftvollen Vorwärtsdringens (1879—83, 1888—90, 1895—1900, 1903 bis heute). Empfindlich wurde namentlich die Industrie von den Folgen des wirtschaftlichen Niedergangs getroffen, der im Jahre 1900 einsetzte; aber auch der deutsche Handel erlitt schwere Einbuße. In zahlreichen Großgewerben trat eine Überproduktion zutage; die hohen Preise für die Erzeugnisse des Bergbaus und der Industrie gingen sehr merklich zurück; Arbeiterausstände (u. a. auch Streike der Kohlengräber) machten da und dort sich geltend; die Kriege in China und Südafrika und der russisch-japanische Konflikt hemmten den Welthandel; die Nordamerikaner drängten (zum großen Teil infolge ihres vorzüglich eingerichteten Konsulatswesens, das sie zuverlässig über die wirtschaftliche Lage der einzelnen Staaten belehrt) die Deutschen in einer ganzen Reihe eben wirtschaftlich gewonnener Gebiete wieder zurück, so in Japan, China, Westindien; dabei erwies sich eine fühlbare Knappheit an Kapitalien vielfach hindernd und beengend. Wenn auch die Folgen dieses wirtschaftlichen Rückgangs noch vielfach zu verspüren sind, so ist es der weitblickenden Selbsthilfe unserer Industriellen und Großkaufleute, sowie der dem Deutschen innewohnenden Anpassungsfähigkeit in Verbindung mit einer unverkennbaren Besserung der allgemeinen Weltlage gelungen, das deutsche Wirtschaftsleben einem neuen, vielversprechenden Aufschwung entgegenzuführen. Wohl treten noch immer Schwierigkeiten zutage; aber wenn nicht alle Zeichen trügen, werden die kommenden Jahre mächtig dazu beitragen, die Periode erfreulichen Vorwärtsschreitens fortzusetzen, die trotz der erwähnten Zeiten empfindlichen Stillstandes im deutschen Wirtschaftsleben seit mehr als drei Jahrzehnten erkennbar bleibt.

Der Aufschwung des deutschen Großgewerbes kommt deutlich in der Zunahme der Industriebevölkerung zum Ausdruck. Von den 51,8 Mil-

lionen Seelen in Deutschland gehörten dieser nach der Berufs- und Gewerbezählung von 1895 volle 39% an, gegen 35½% bei der Zählung von 1882.

Der Anteil der industriellen Bevölkerung zeigt zwischen den beiden angeführten Jahren in allen Gebieten des Reiches eine Vermehrung. Nur in Hamburg und Hohenzollern hat er sich etwas gemindert: dort infolge des Anwachsens des Handel und Verkehr treibenden Bevölkerungsteils, hier wesentlich wegen der Zunahme des Hausiergewerbes. Im Königreich Sachsen, in Sachsen-Altenburg, den beiden Reuß, in Westfalen, im Rheinland und der Reichshauptstadt Berlin aber erhöhte sich der Prozentsatz der Industriebevölkerung innerhalb jener 13 Jahre um über 50 %.

An der Spitze aller deutschen Gewerbegruppen steht, vom Handels- und Baugewerbe sowie den Gruppen für Nahrungs- und Genußmittel, Bekleidung und Reinigung abgesehen, die Textilindustrie. Sie beschäftigte 1895 fast 1 Million Leute. Darauf folgten die Metallverarbeitung mit 640 000, die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe mit 600 000, jene der Maschinen und Instrumente mit 580 000, der Steine und Erden mit 530 000, die Lederindustrie mit 160 000, die Papierindustrie mit 150 000, die chemische Industrie mit 115 000 Köpfen. Wie die Einzelberichte aus den wichtigsten Berufsgruppen der Industrie und des Handels erkennen lassen, hat sich die Verschiebung im Zahlenverhältnis der landwirtschaftlich tätigen Personen einerseits und der in Gewerbe und Handel Beschäftigten anderseits seit 1895 noch weiter fortgesetzt. Leider kann das in der Berufs- und Gewerbezählung von 1907 gewonnene Material wohl erst nach Jahren so weit gesichtet sein, daß ein Überblick möglich ist. Aber eine sorgfältige Schätzung führt zu dem Ergebnis, daß schon heute die Zahl der industrie- und handeltreibenden Bevölkerung die der landwirtschaftlich tätigen nicht unbeträchtlich überragt.

Welche Warensummen die deutsche Industrie herstellt und welchen gewaltigen Umfang der Handel mit industriellen Erzeugnissen neuerdings erreicht hat, beweist uns die Tatsache, daß an Stahl bei uns im Jahre 1867: 89 000 t, 1891: 2 161 000 t, 1900: 6 310 000 t, 1905 aber rund 10 Millionen t hergestellt wurden.

Nur in den Vereinigten Staaten war der Aufschwung der Stahlproduktion noch stürmischer; sie belief sich dort 1867 auf 20 000 t, 1881 auf 1 613 000, 1890 auf 4 345 000, 1898 auf 8 970 000 t, 1904 auf 14 Millionen, 1905 gar auf volle 20 Millionen t.

An Eisenfabrikaten überhaupt erzeugt Deutschland ungleich mehr als es bedarf. Und zwar seit Jahren in wachsendem Maße. Daher eine rasch anschwellende Mehreinfuhr von Rohstoffen und eine nicht minder ansehnliche Mehrausfuhr von Industriewaren.

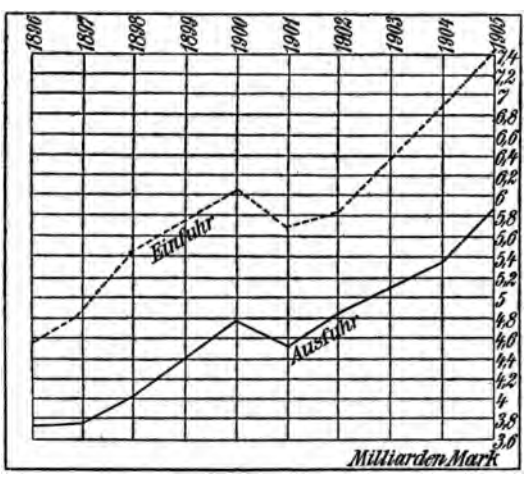
Besonders nachdrücklich muß hervorgehoben werden, daß Deutschland im Maschinenbau eine führende Stelle in der Welt einnimmt. In den letzten Jahren war dieser Industriezweig überbeschäftigt und nicht mehr imstande, allen an ihn gestellten Anforderungen gerecht zu werden.

Daher hat sich auch die Einfuhr von Maschinen gemehrt; ihr Wert betrug im Jahre 1905: 78,5 Millionen Mark. Der Export dagegen stieg von 50 Millionen Mark im Jahre 1890 auf 148 Millionen Mark 1899, und auf 290 Millionen Mark im Jahre 1905. Er hat sich sohin seit 1899 verdoppelt, seit 1890 aber ist er auf das Sechsfache des ursprünglichen Wertes emporgeschnellt.

In ähnlichen Schritten wie die Eisenindustrie ist nun auch die Mehrzahl der übrigen Gewerbegruppen im letzten Jahrzehnt vorwärts gegangen. So bewertete sich z. B. die Ausfuhr für

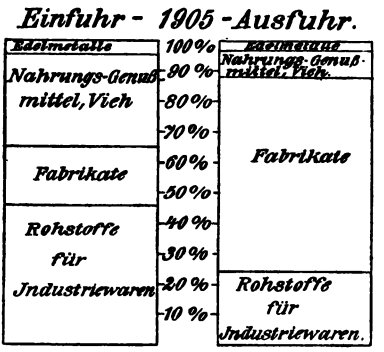
Bezeichnung der Fabrikate	1901	1902	1903	1904	1905
	Wert in Millionen Mark				
Baumwollenwaren	220	259	302	337	380
Wollenwaren	213	267	244	250	294
Seidenwaren	137	146	162	146	149
Eisenwaren (grob und fein) . .	222	243	261	254	244
Kleider und Putzwaren	117	121	118	100	115
Gold- und Silberwaren	61	69	81	102	117
Anilin- und Teerfarben	80	89	88	88	101
Bücher, Karten, Musikalien, Kupferstiche usw.	170	188	145	170	176

Deutschlands Gesamthandel betrug 1905 rund 13 280 Millionen Mark. Davon trafen 7440 Millionen Mark auf die Einfuhr und 5840 Millionen Mark auf die Ausfuhr. Die Mehreinfuhr belief sich also auf 1600 Millionen Mark, während sie wenige Jahre vorher, im Jahre 1902, nur 900 Millionen Mark betragen hatte. (Siehe Diagramme!)

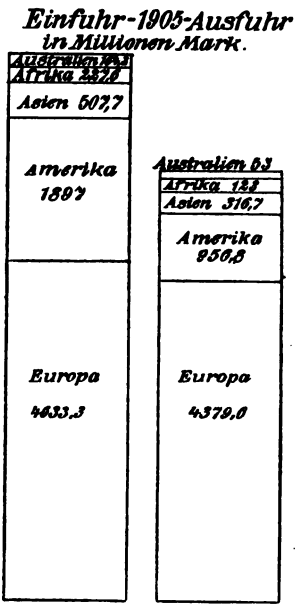


Deutschlands gesamte Ein- und Ausfuhr in den letzten 10 Jahren.

In der Einfuhr überwiegen weit die Rohstoffe und Nahrungsmittel. Jene machen nahezu die Hälfte, diese nicht viel unter einem Drittel des gesamten Imports aus. (Siehe Diagramme!) Auf Fabrikate trifft nur $^1/_5$. Umgekehrt ist es bei der Ausfuhr. Hier entfallen auf Fabrikate über $^5/_8$, auf Rohstoffe bloß ungefähr $^1/_4$, auf Nahrungs- und Genußmittel nicht einmal $^1/_{10}$. Seine Einfuhrwaren bezieht Deutschland hauptsächlich aus Europa und Nordamerika, auch seine Ausfuhr richtet sich hauptsächlich dorthin. (Siehe Diagramme.)

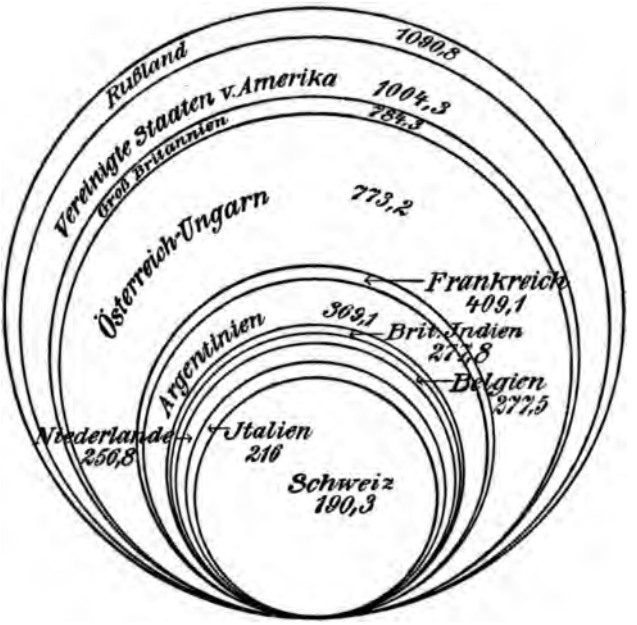


Ein- und Ausfuhr von Fabrikaten und Rohstoffen 1905.

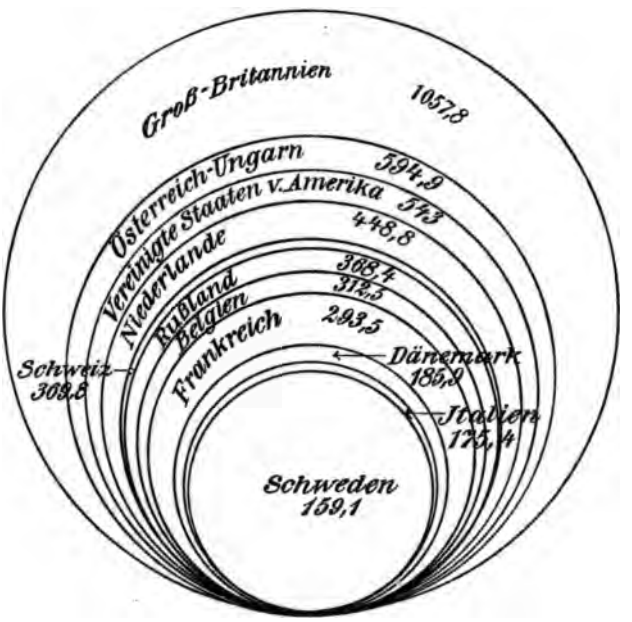


Wieviel betrug 1905 die Einfuhr Deutschlands nach den einzelnen Erdteilen und wieviel die Ausfuhr von ihnen zu uns?

Auf Rußland kommen von der Einfuhr 14,7, auf die Vereinigten Staaten 13,5, auf England 10,5, auf Österreich-Ungarn 10,4%. Bei der Ausfuhr steht England mit 18,1% an erster Stelle, darauf folgen Österreich-Ungarn mit 10,2, die Vereinigten Staaten mit 9,3, die Niederlande mit 7,7, die Schweiz und Rußland mit je 6,3%. — Demnach sind Rußland und die Vereinigten Staaten unsere größten Lieferanten und England ist unser bedeutendster Abnehmer. Als Lieferant steht England an dritter Stelle und es erklärt sich dies, wenn man bedenkt, daß die beiden Länder, die uns mehr liefern — Rußland und Nordamerika — uns vornehmlich mit land- und forstwirtschaftlichen Rohstoffen, sowie mit Nahrungs- und Genußmitteln versorgen, Amerika zudem unser Lieferant von Baumwolle, Petroleum und Kupfer ist; dagegen handelt es sich bei England in stärkerem Maße um die Ausfuhr von Fabrikaten. In die Augen fällt ferner die Bedeutung von Österreich-Ungarn für die deutschen Interessen; es steht als Lieferant an vierter, als Abnehmer an zweiter Stelle, sowie ferner die Bedeutung von Rußland als Ursprungsland von fast $^1/_4$ unserer gesamten europäischen Einfuhr. Unter unseren hervorragenderen Abnehmern befindet sich nur ein außereuropäisches Land, wiederum die Vereinigten Staaten, und auch sie stehen erst in dritter Linie.



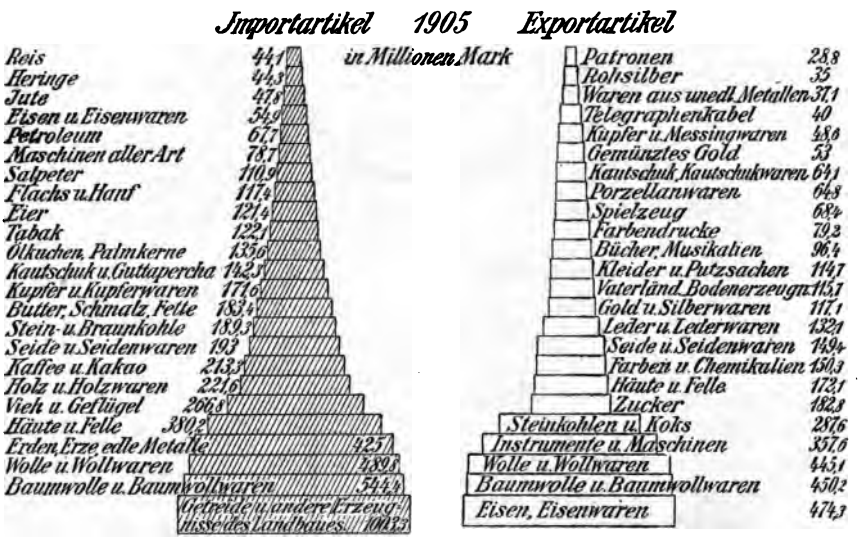
Deutschlands Lieferanten 1905, nach Ländern geordnet.



Deutschlands Abnehmer 1905, nach Ländern geordnet.
(Die Ziffern bedeuten Millionen Mark.)

Was nun die Einzelwaren im deutschen Import anlangt, so ergibt sich, daß Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues, Baumwolle und Baumwollwaren, Wolle und Wollwaren sowie Erden und Erze hierbei die größten Summen erfordern, während Eisen und Eisenwaren unter den Importartikeln, die einen Aufwand von mehr als 50 Millionen Mark erfordern, an letzter Stelle stehen. (Siehe Diagramme!)

Ganz anders bei der Ausfuhr. Hier dominieren umgekehrt Eisen und Eisenwaren; weiterhin aber wiederum Baumwolle und Baumwollwaren, Wolle und Wollwaren, Instrumente und Maschinen, und neben Steinkohlen und Fellen vor allem Zucker, Farben, Seiden- und Lederwaren sowie Fabrikate aus Edelmetall. Dann erst folgen landwirtschaftliche Erzeugnisse mit einem Betrage, der 2% der Gesamtausfuhr nur um ein geringes übersteigt. (Siehe Diagramme!)

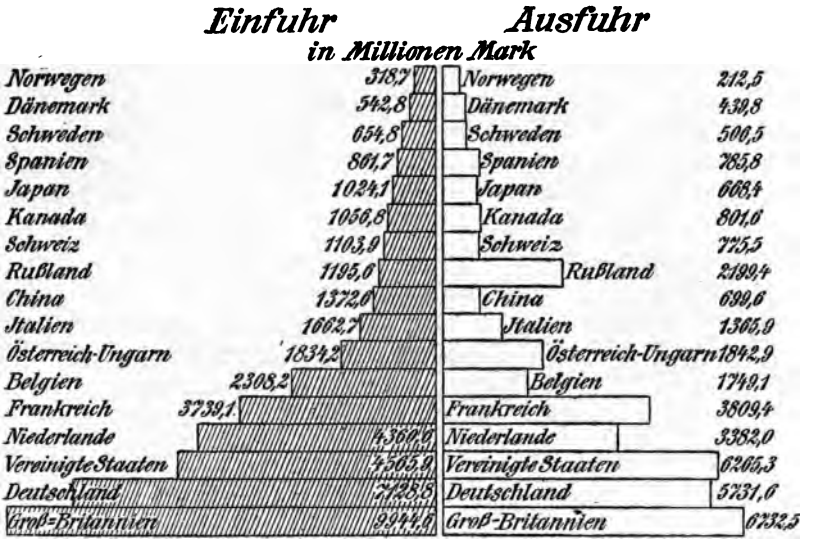


Deutschlands Ein- und Ausfuhr, nach den Waren geordnet, 1905.

Ordnet man die Waren in große Warengruppen, so tritt die Bedeutung unserer heimischen Industrien noch mehr hervor. Alsdann rückt in der deutschen Ausfuhr die Textilindustrie an die erste, die Metall- und Maschinenindustrie an die zweite Stelle. In der Einfuhr aber überwiegen bei weitem die Nahrungs- und Genußmittel, ein sicherer Hinweis darauf, daß wir uns vom „Agrarstaat mehr und mehr entfernen".

Überschaut man Deutschlands Konkurrenten im Welthandel, so sieht man, daß unser Vaterland von England außerordentlich weit übertroffen wird, dem eine Einfuhr von rund 9950 und eine Ausfuhr von 6730 Millionen Mark im Jahre 1905 zukam. In der Ausfuhr sind

uns auch die Vereinigten Staaten mit fast 6300 Millionen Mark (gegen 5732 Millionen Mark im Spezialhandel) beträchtlich, wenn auch nicht mehr in demselben Maße wie im vorausgegangenen Jahrfünft, überlegen, nicht aber in der Einfuhr. Alle übrigen Staaten folgen weit hinter Deutschland. Und so ist zu hoffen, daß uns auch in Zukunft die dritte Stelle im Welthandel auf lange Zeiträume hinaus erhalten bleiben wird. (Siehe Diagramme.)



Deutschlands Konkurrenten im Welthandel, 1905.

4. Ein Blick auf das deutsche Verkehrswesen.

Dem Aufschwung von Industrie und Handel im Reiche folgte in annähernd gleichen Schritten die Entwickelung unserer Verkehrseinrichtungen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 743 km besaß Deutschland 1895: 45 200 km, 1905 hingegen 54 700 km vollspurige Eisenbahnen[1]), so daß auf 100 qkm entfielen 1895: 8,4 km, 1905 aber 10,1 km Schienenstränge. Auf 100 000 Einwohner kamen 1895: 87 km und 1905: 91 km Bahnlänge.

1) Rußland hat bei einem zehnmal größeren Flächeninhalte nur 55 000, Frankreich 46 000, Österreich-Ungarn 40 000, Großbritannien 36 500, Italien 16 000, Spanien 14 500, Schweden 12 500 und Belgien 7000 km. Auf 100 km Land entfielen in Belgien 25, in Großbritannien 12, in Frankreich 9, in Österreich-Ungarn und Italien 6 und in Rußland kaum 1 km Bahnlänge.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1905 zur Verfügung: über 22 000 Lokomotiven, 70 Triebwagen, 45 000 Personen- und 454 000 Gepäck- und Güterwagen. Gegen 1895 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von fast 27%, bei den Personenwagen von etwas über 30%, bei den Gepäck- und Güterwagen von mehr als 27% stattgefunden.

Die geförderte Nutzlast ist in dem genannten Jahrzehnt von 26 500 auf 41 000 Millionen Tonnenkilometer gestiegen, demnach um mehr als die Hälfte. Diese ungeheure Warenbewegung, die eine Einnahme von 1582 Millionen Mark erbrachte, beruht auf der Billigkeit der Bahnen bei Beförderung von Massengütern. (Durchschnittliche Einnahme für den Tonnenkilometer 3,52 Pfg.) — Auch der Personenverkehr nahm einen ungeahnten Aufschwung. Im Jahre 1905 wurde daraus eine Einnahme von 688 Millionen Mark erzielt, 1895 nur eine solche von 406 Millionen Mark. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1905 19 Eisenbahnfahrten mit je 24 km durchschnittlicher Wegstrecke.

Das dichte Netz der deutschen Bahnlinien hat man, freilich etwas schematisch, in 7 Gruppen geteilt.

1. Die norddeutschen Bahnen; Mittelpunkt Berlin, das mit den Nord- und Ostseeplätzen, Kopenhagen (durch Benützung eines mächtigen Trajektschiffes), mit den Handelsstädten des norddeutschen Binnenlandes, ferner mit Rußland und Österreich-Ungarn in direkter Verbindung steht.

2. Die schlesischen Bahnen; Knotenpunkte Breslau und Görlitz; unmittelbare Verbindung mit Rußland und Österreich-Ungarn.

3. Die sächsischen Bahnen; Mittelpunkte Leipzig, Dresden und Halle; sie strahlen besonders nach Nord-, West- und Süddeutschland sowie nach Böhmen aus.

4. Die mitteldeutschen Bahnen; Knotenpunkt Kassel, dessen günstige Nord-Süd-Verbindungen dem Verkehr der Mainländer mit dem Hinterlande der Nordsee in hervorragendem Maße dienen.

5. Die süddeutschen Bahnen; Knotenpunkte München, Nürnberg, Stuttgart, Würzburg; sie stellen Verbindungen nach Wien und den unteren Donauländern, Tirol und Italien, der Schweiz, Frankreich, West-, Mittel- und Norddeutschland her.

6. Die oberrheinischen Bahnen; Mittelpunkte Straßburg und Metz im Westen, Frankfurt, Darmstadt und Karlsruhe im Osten; haben vereinzelte Anschlüsse an die Bahnlinien der Schweiz und Frankreichs.

7. Die niederrheinischen Bahnen; Knotenpunkte Köln, Düsseldorf und Aachen; sie verbinden den Niederrhein mit Holland und Belgien, dem deutschen Norden, Nordosten und Südwesten.

Wie die Eisenbahnen hat auch die Reichspost, besonders seit der Begründung des Weltpostvereins durch Stephan 1874, eine riesenhafte Entwickelung zu verzeichnen. Gegenwärtig treffen rund 73 Briefe und 4 Pakete im Jahre auf den Kopf der Bevölkerung. Wurden doch 1905 nicht weniger als 4423 Millionen Briefe, 213 Millionen Pakete ohne und 12½ Millionen solche mit Wertangabe befördert.

Die Länge des deutschen Telegraphennetzes ist zwischen 1901 und 1905 von 133 000 auf 145 000 km gestiegen. Im zuletzt ge-

nannten Jahre gingen 41 Millionen Telegramme ein und wurden 42 Millionen aufgegeben. Nur England, Amerika und Frankreich haben einen lebhafteren telegraphischen Verkehr als wir Deutsche.

Geradezu gewaltig ist weiterhin die Zunahme des Telephonwesens in Deutschland. Im Jahre 1905 zählte man 25 500 Orte mit Fernsprechanstalten; die Gesamtlänge der deutschen Fernsprechlinien betrug 137 600 km. Die Zahl der telephonisch vermittelten Gespräche ging weit über 1 Milliarde. Innerhalb der letzten 5 Jahre hat sich die Zahl der Ortsnetze und Sprechstellen des Deutschen Reiches verdoppelt, die Länge seiner Verbindungsleitungen nahezu verdreifacht. Die größte deutsche Leitung läuft von Berlin nach Memel auf über 1000 km Entfernung hin.

Mit dem Aufschwung des deutschen Welthandels wuchs naturgemäß auch die deutsche Handelsflotte empor. Wird sie auch von derjenigen Englands weit übertroffen — diese zählte Ende 1905 über 20 000 Dampf- und Segelschiffe mit einem Gehalt von über 10 Millionen Nettotonnen —, so erfolgt doch ihr Anwachsen neuerdings sehr schnell. Vor allem aber ist sie vergleichsweise reich an modernen Dampfern, die im Durchschnitt mehr als dreimal soviel leisten als ein gleichgroßer Segler. 1871 betrug die Zahl der Segler nahezu 4400 mit 900 000 R.-T. Gehalt; 1905 nur noch 2300 mit 494 000 R.-T. Nettogehalt. Dagegen stieg die Zahl der Dampfer von 147 im Jahre 1871 auf 1657 im Jahre 1905 und ihr Gehalt von 82 000 auf 1 775 000 Nettotonnen.

Gegenwärtig überragt allerdings nicht nur die riesige Handelsflotte Großbritanniens jene des Reiches um viele Millionen Tonnengehalt, sondern auch die der Vereinigten Staaten von Nordamerika, die im letzten Jahrzehnt eine beispiellose Entwickelung genommen hat, ist der deutschen Handelsflotte um fast 3 Millionen Bruttotonnen voraus. Alle anderen Flotten der Welt aber hat Deutschland weit hinter sich gelassen, so daß es in Europa unbestritten an zweiter, unter den seefahrenden Nationen der Erde an dritter Stelle steht.

Diesen ehrenvollen Platz vermag sich Deutschland auch in Zukunft um so mehr zu erhalten, als es eine Reihe vortrefflicher Schiffswerften besitzt („Vulkan" in Stettin, „Germaniawerft" in Kiel, Schichauwerften in Danzig, Blohm & Voß in Hamburg, Flensburger Schiffsbaugesellschaft, „Weser" in Bremen, Tecklenborgwerft in Geestemünde, „Bremer Vulkan" in Vegesack, „Neptun" in Rostock und die Docks der Hamburg-Amerikalinie), auf denen etwa 40 000 Arbeiter einesteils für die ausgiebige Ergänzung der heimischen Kriegs- und Kauffahrteiflotte sorgen, andernteils auch zahlreiche Fahrzeuge ins Ausland liefern.

Der Hauptanteil des Aufschwungs unserer Handelsflotte entfällt bekanntlich auf Hamburg. Hier haben auch die meisten der großen deutschen Seehandelsgesellschaften ihren Sitz. Von ihnen seien bloß genannt:

die Hamburg-Amerikalinie mit 135, der Norddeutsche Lloyd mit 129 Seedampfern (Sitz in Bremen); die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft; der Hamburger Kosmos; die deutsche Schiffsreederei in Hamburg (verkehrt hauptsächlich nach Ostasien); die Australia-Sloman-Linie (nach Australien); die afrikanische Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft Woermann (nach Afrika).

Der Norddeutsche Lloyd steht gleichzeitig auch im Reichspostdienst und ist dadurch — bei einem ganz geringen Entgelt von seiten des Reiches (6 Millionen Mark jährlich) — für die Ausdehnung des deutschen Handels besonders in Asien, Australien und ferner in Afrika von unabsehbarer Wichtigkeit geworden.

Allgemein bekannt ist weiterhin, daß unsere vaterländischen Reedereien auch den großartigen Personenverkehr zwischen Europa und der neuen Welt gutenteils vermitteln. Von den 961 000 Reisenden, die 1905 in Neuyork von den verschiedenen europäischen Linien gelandet wurden, entfielen allein auf die Hamburg-Amerikalinie und den Norddeutschen Lloyd fast 328 000, also 34%.

Nur an Kabeln erscheint Deutschland noch immer verhältnismäßig arm, namentlich wenn man Großbritanniens Riesenbesitz an unterseeischen Kabeln zum Vergleiche heranzieht, der sich (mit Einschluß der Kolonien) im Jahre 1905 auf mehr als 220 000 km belief. Von den unterseeischen Telegraphen, die sich zurzeit in einer Länge von fast 435 000 km auf dem Grunde der Ozeane hindehnen, treffen auf das Reich noch nicht 30 000 km, wovon nur 5450 km in staatlichem Besitze sind; der Rest wird von der Deutsch-Atlantischen, Osteuropäischen und Deutsch-Niederländischen Telegraphengesellschaft in Köln betrieben.

Immerhin kann Deutschland stolz sein auf das, was ihm auf diesem Gebiete in den letzten 5 Jahren gelungen ist. Nicht weniger als 14 800 km Kabelverbindungen wurden von deutscher Seite dem Weltkabelnetze angefügt, darunter zwei neue Kabelstränge von Borkum nach Coney-Island (Neuyork), ferner die wichtigen Verbindungen von Menado auf Celebes nach Yap auf den Karolinen und von Yap nach Woosung bei Schanghai..

All die hundertfältigen Einrichtungen zur Förderung des deutschen Welthandels legen auch dem Binnenländer nahe, an die Altbremer Mahnung zu glauben:

„Navigare necesse est"

und der Wahrheit des Dichterwortes hoffnungsreich zu vertrauen:

„Vom Meere kommt der Segen,
Im Meer liegt unsre Kraft."

Die wichtigsten deutschen Dampferlinien.

Ausgangsort	Endpunkt	Dauer der Fahrt Tage	Ausgeführt von
	Nach Amerika		
Hamburg	Neuyork	6—8	Hamburg-Amerikalinie
"	Colon	29—32	"
"	Montevideo-Callao	68	Hamburg-Südamerikan. Dampfschiffahrtsgesellschaft
"	Rio de Janeiro	26	"
"	Buenos Aires	25—28	"
"	Bahia—Santos	27	"
"	Pernambuko-Santos	28	"
"	Magellanstraße—Callao	64	"
Bremerhaven	Neuyork	8—9	Norddeutscher Lloyd
"	Baltimore	13	"
"	Galveston	18	"
"	Rio de Janeiro	28	"
"	Buenos Aires	28	"
"	Santos	28	"
	Nach Asien		
Bremerhaven	Schanghai (mit Zweiglinien nach Hongkong—Nagasaki—Yokohama	47	Norddeutscher Lloyd
Hamburg	Yokohama	61	Deutsche Dampfschiffsreederei
"	Surabaya auf Java	51	
	Nach Australien		
Bremerhaven	Adelaide—Melbourne—Sydney—Apia		Norddeutscher Lloyd
Hamburg	Sydney		Austral. Dampfschiffahrtsgesellschaft
	Nach Afrika		
Hamburg	Delagoabai über Tanger Daressalam, Sansibar,	38	Deutsche Ostafrikalinie
"	Kamerun	39	Woermannlinie

Deutſche Dampferlinien für den Perſonenverkehr nach europäiſchen Städten.

Abgangsort	Endpunkt	Fahrzeit in Stunden
Hamburg	Harwich in England	40
"	Hull	33
"	Newcaſtle	40
"	Edinburg	40
"	Liſſabon	170
Bremen	Hull	30
Lübeck	Stockholm	42
"	Helſingfors	60
"	Riga	55
"	St. Petersburg	70
Stettin	Kopenhagen	18
"	Riga	45
"	St. Petersburg	60

Vierter Teil.

Das deutsche Kolonialreich.

1. Ausdehnung und Küsten seiner Einzelgebiete.

Bald wird ein Vierteljahrhundert verflossen sein, seitdem Deutschland in der Reihe der europäischen Kolonialmächte steht. Und zwar nimmt es unter ihnen hinsichtlich des Flächeninhaltes seiner auswärtigen Besitzungen die vierte Stelle ein, folgt sonach, von der Türkei abgesehen, unmittelbar auf England, Rußland und Frankreich. Unsere größtenteils in Afrika und sodann in der Südsee gelegenen Schutzgebiete umfassen insgesamt 2,65 Millionen qkm. Doch leben auf ihnen nur 12,5 Millionen Menschen. Während ihre Ausdehnung also der fünffachen Größe des Deutschen Reiches nahekommt, macht ihre Einwohnerzahl nur den fünften Teil der vaterländischen Bevölkerung aus.

Keines der deutschen Schutzgebiete entbehrt eines geräumigen Gestades. Togo mit 87 200 qkm Flächeninhalt besitzt 52, Kamerun mit 495 000 qkm hat 320, Deutsch-Südwestafrika mit 835 000 qkm umfaßt 1500, Deutsch-Ostafrika mit 995 000 qkm besitzt 750, Kaiser Wilhelmsland im Nordosten von Neu-Guinea endlich mit 181 000 qkm hat 800 km Küstenlänge. Die unter deutscher Herrschaft stehenden Südseeinseln aber stellen so winzige Landsplitter dar, daß z. B. der Meeresraum, welcher den Marschallarchipel begrenzt, etwa 450 000 qkm umfaßt, während das Inselgebiet selbst nur 410 qkm mißt. Innerhalb dieser deutschen Besitzungen ist sonach das Meer die unbestrittene Herrin. In Afrika allein aber haben wir auf ungefähr 1900 km Erstreckung Anteil am Atlantischen, auf 750 km am Indischen Ozean, d. i. im ganzen etwa das 1½fache unserer Meeresgrenzen an Nord- und Ostsee.

Im Vergleich zu den riesenhaften Ausmaßen der Ozeane wollen diese Ziffern nun allerdings wenig bedeuten; besonders auch mit Rücksicht auf die vielfach unvorteilhafte Beschaffenheit der Küstenverhältnisse in unseren Schutzgebieten. Doch reden sie immerhin eine deutliche Sprache hinsichtlich der Lage unseres Schutzbereichs an fast allen großen Meeren sowie seiner breiten Zugänglichkeit von der See her. Und ihre Sprache

wird um so lauter, wenn man diese breiten Stützpunkte für den deutschen auswärtigen Handel in Zusammenhalt bringt mit den außergewöhnlich günstigen überseeischen Verbindungen des Reichs, den ungezählten deutschen Faktoreien in weiter Ferne, den mehr als 200 deutschen Konsulaten an fast allen Hauptverkehrsplätzen der Erde und dem Umstande, daß Seegrenzen weniger Anlaß zu Streitigkeiten mit benachbarten, gleichfalls Welthandel treibenden Völkern geben als Landgrenzen.

2. Die deutschen Kolonien (Schutzgebiete) in Afrika.

a) Allgemeines.

Sie gehören fast ganz der heißen Klimazone an. Ihr Gestade ist für die Landung der Schiffe vielfach ungünstig und arm an geräumigen, tiefen Häfen. Jeder der Kolonien kommt ein mehr oder minder breiter Anteil an der Küstenniederung Afrikas zu, der für die Europäer vielfach in hohem Maße fiebergefährlich ist. Die überwiegende Fläche jedes Schutzgebietes aber entfällt auf die gesünderen Plateaulandschaften Innerafrikas. Für sie sind weit ausgedehnte Grassteppen Savannen) und sogenannte Parklandschaften charakteristisch. Mit Ausnahme von Togo besitzen die deutsch-afrikanischen Gebiete eine äußerst schwache, zu andauernder Arbeit wenig geneigte Bevölkerung. Sie sind vorläufig in der Hauptsache Handelskolonien. Nur in Kamerun und Deutsch-Ostafrika trifft man bereits auf ansehnliche Plantagenbetriebe. Zu Ansiedelungskolonien aber eignen sich wohl nur Teile der inneren Landschaften Deutsch-Südwestafrikas. Gegenwärtig sind in unseren Schutzgebieten — mit Einschluß derjenigen in der Südsee — ungefähr 270 Millionen Mark deutschen Kapitals angelegt. Der Handel mit den Kolonien Afrikas zeigt, daß die Ausfuhr deutscher Waren dorthin ansehnlich größer ist[1]) als die Einfuhr von Kolonialartikeln ins Mutterland. Letztere muß bei richtiger Kolonialverwaltung künftighin notwendig eine Steigerung erfahren.

Der Gesamthandel des deutschen Anteils von Afrika bezifferte sich im Jahre 1905 auf 86 Millionen Mark, wovon 62½ Millionen auf die Einfuhr und 23½ Millionen Mark auf die Ausfuhr trafen. Letztere hat sich also seit 1901, wo sie nur wenig über 15½ Millionen Mark betrug, um 50 % erhöht.

b) Togo.

Togo ist zwar die kleinste, aber auch die am dichtesten bevölkerte unter den afrikanischen Kolonien Deutschlands mit über 1 Million Seelen. Es liegt an der Sklavenküste in Oberguinea und erstreckt sich als schmaler

1) Sie macht mehr als die Hälfte aller Waren aus, die von den verschiedenen Handelsstaaten überhaupt nach Deutsch-Afrika gebracht werden.

Landstreifen zwischen französisch Dahome im Osten und Norden und dem englischen Aschantigebiet im Westen. Die Einengung zwischen zwei fremden Kolonialbesitzungen, die starke Küstenbrandung (Calema), welche die Landung der Schiffswaren auf Booten nötig macht und der Umstand, daß Togo der Ausgang zum Meere dadurch erschwert wird, daß sein Hauptfluß, der Volta, auf englischem Bereich mündet, lassen für die Entwickelung dieses Schutzgebietes keine allzugroßen Hoffnungen aufkommen, obwohl die es bewohnenden Eweneger als besonders friedfertig und arbeitstüchtig gelten.

Der schmale, sandige, hafenlose und fieberschwangere Küstenstreifen des Gebietes besitzt das für den Verkehr bedeutsame Haff von Togo. Das gebirgige, für die Europäer vor allem während der Trockenzeit gesunde Innere steigt bis über 2000 m hoch an. Sein Landschaftscharakter wird durch den Wechsel von Wald und Savanne bestimmt. Hier gedeihen Öl- und Kokospalmen, Affenbrot- und Guttaperchabäume; außerdem werden Mais, Erdnüsse, Maniok, Yams sowie etwas Tabak angebaut.

Die Hauptniederlassungen Togos sind in den Händen von Hamburger und Bremer Kaufleuten. Als wichtigste Exportwaren gelten Kautschuk, Palmkerne, Mais, Palmöl, Baumwolle, Erdnüsse und Vieh. Die Einfuhr beschränkt sich auf Web- und Eisenwaren, einfache Gewerbserzeugnisse für den täglichen Gebrauch, Spirituosen und Tabak. 1905 zählte man in Togo 5 Handelsgesellschaften. Der Gesamthandel betrug noch im Jahre 1900: 3½ Millionen, im Jahre 1905 aber 11¾ Millionen Mark, wovon 7¾ Millionen auf die Einfuhr und nahe an 4 Millionen auf die Ausfuhr trafen. Die Küstenplätze sind Bagida, Kleinpopo und der Regierungssitz Lome. Im Inneren verdienen Misahöhe und Bismarckburg Erwähnung. — Die Kolonie hat durch die Woermannlinie jeden Monat zweimal regelmäßige Dampferverbindung mit Deutschland. Im Jahre 1905 verkehrten an der Küste von Togo 247 Dampfer mit einem Gehalt von 42 000 t. Die Länge der in Togo fertiggestellten Eisenbahnen betrug im Jahre 1905: 167 km; geplant ist weiterhin eine Linie von Lome nach Atakpame (175 km), die schon bis Palime vollendet ist.

c) Kamerun.

Es ist wirtschaftsgeographisch schon aus dem Grunde von Bedeutung, weil es sich von der Biafrabucht, dem innersten Teile des Guineabusens, in nördlicher Richtung bis zum Südgestade des Tsadsees erstreckt und dadurch für den Handel aus dem Sudan nach der Atlantischen Küste gut befähigt ist. Es würde sich hierzu noch unvergleichlich mehr eignen, wenn die Engländer uns nicht auch hier, ähnlich wie in Togo, von einer wichtigen Verkehrsader abgeschnitten hätten: dem unteren Binnuë, der trefflichen Verbindungsstraße zwischen Tsadsee und Nigergebiet.

Obwohl Kamerun an Größe Deutschland nur wenig nachsteht, zählt es bloß 3½ Millionen Seelen. Immerhin ist es ebenso dicht bevölkert wie Deutsch-Ost- und sehr viel stärker als Deutsch-Südwestafrika.

Von einer äußerst fiebergefährlichen, urwaldbedeckten und weiterhin noch flußreichen Küstenniederung steigt man in zwei Treppen zum inneren, etwa 800 m hohen, außerordentlich niederschlagsreichen Plateau auf, dem eine Jahreswärme von 25° C zukommt. Nördlich der Bucht von Kamerun aber erhebt sich das im Götterberg 4000 m hohe vulkanische Kamerungebirge. — Das Hochland der Kolonie ist in seinem Aussehen dem Togolande verwandt: Savannen wechseln mit sogenannten Parklandschaften (Grasebenen von Baumgruppen unterbrochen) und Flußforsten (Galeriewäldern).

Im ungemein fruchtbaren, nach seiner Umrißform einem Platanenblatte ähnlichen Deltagebiet des Kamerunflusses kann des mörderischen Klimas wegen der Bodenanbau nur von Eingeborenen betrieben werden. Es sind teils Sudan- teils Bantuneger. Unter den letzteren ragen die an der Küste wohnenden Dualla als Ackerbauer und Zwischenhändler hervor. In der Liste der Ausfuhrwaren treten Kautschuk, Palmkerne und Palmöl, Elfenbein und Kakao besonders hervor. Ausgedehnte Kaffee- und Kakaoplantagen befinden sich hauptsächlich am Westfuße des Kamerungebirges. Die Importartikel sind die gleichen wie in Togo. 21 deutsche Handelsgesellschaften haben in Kamerun Faktoreien und der Gesamthandel, der im Jahre 1901 etwas über 15 Millionen Mark betragen hatte, bewertete sich im Jahre 1905 auf fast 23 Millionen Mark, wovon 13½ Millionen auf die Einfuhr und fast 9½ Millionen Mark auf die Ausfuhr entfielen. Kameruns Handel wird durch zwei von der Natur geschaffene Umstände beeinträchtigt. Erstens ist die Küste zu flach und Seeschiffe können nur in die Bucht von Kamerun einfahren. Sodann aber sind die kurzen Flüsse wegen ihrer Kataraкte und Schnellen als Verkehrsadern nicht geeignet, was um so ungünstiger hervortritt, als es gleichzeitig an Straßen und Lasttieren mangelt.

Als Küstenplätze Kameruns sind der Gouverneursitz Kamerun, Duala, Viktoria am Abfall des Kamerungebirges, Bibundi und Batanga erwähnenswert. Im Inneren liegen Mundame, Jaunde und Mlolodorf. — Allmonatlich fährt ein Dampfer der Woermannlinie von Hamburg über Teneriffa nach diesem Schutzgebiete. Der gesamte Schiffsverkehr an der Küste von Kamerun belief sich im Jahre 1905 auf 391 Dampfer mit einem Gehalt von 962 000 t. — Die Länge der Eisenbahnlinien betrug im gleichen Jahre 50 km; weitere 160 km sind von den Reichsbehörden bewilligt und bereits im Bau begriffen. Ferner gedenkt man späterhin im Süden durch eine Bahn von Kilwa her die Urwaldzone in der Richtung Ebolowa zu durchqueren und die Manengubabahn in der Richtung gegen Bamum weiterzuführen.

d) Deutsch-Südwestafrika.

So stiefmütterlich auch Togo, Kamerun und vor allem Deutsch-Ostafrika für Handel und Verkehr von der Natur ausgestattet wurden, so übertrifft sie doch alle Deutsch-Südwestafrika weit an Ungunst der geographischen Verhältnisse. Unwegsamkeit der Küsten, fortgehende Versandung der Häfen, Trockenheit des Klimas, Armut an Trinkwasser, Wüstenhaftigkeit weiter Landstrecken, Streitigkeiten der Eingeborenen untereinander und Aufstände derselben gegen die deutsche Herrschaft: all diese Umstände hemmen einen Aufschwung der Kolonie. Sie machen ihre Entwickelung auch für die Zukunft schwierig und lassen so recht erkennen, wie weit die Deutschen bei der Verteilung der Erde nachhinkten und mit welchen wirtschaftlich untergeordneten Gebieten sie sich in der Ferne begnügen mußten.

Die Kümmerlichkeit der Naturgegebenheiten in unserem Anteil an Südwestafrika kommt klar in seiner Bevölkerungsziffer zum Ausdruck. Obwohl sein Flächenraum anderthalbmal so groß als jener Deutschlands ist und seine Küste sich zwischen Kunene und Oranjefluß beinahe 1500 km lang erstreckt, zählt es doch kaum 200 000 Seelen.

Dem Gestade von Deutsch-Südwestafrika sind wenige Hafenplätze eigen. Davon ist die Walfischbai englisch und die geräumige, jedoch trinkwasserlose Bucht von Angra-Pequenna im Besitz des Bremer Großhandelshauses Lüderitz, das zuerst 1884 hier Land erwarb und damit den Anstoß zur neuen deutschen Kolonialpolitik gab. Am bequemsten ist das innere Hochland vom Küstenort Swakopmund aus im Tale des Swakopflusses zu erreichen. Daher führt auch längs desselben seit 1902 ein 180 km langer Schienenweg nach dem Regierungssitz Windhuk im Innern. Als entwickelungsfähiger Hafenort ist auch Cap Croß zu nennen.

Das Hochland Südwestafrikas steigt bis 2500 m hoch auf und ist nördlich des Wendekreises mehr gebirgig, südlich desselben mehr wellen- und plateauförmig. Es hat gesundes Klima; in den Küstenstrichen erscheint es vorwiegend trocken, dagegen stürzen im tropischen Inneren während des Sommers ungeheure Gewitterregen herab. Hier gedeihen denn auch Palmen und Affenbrotbäume, rinnen zahlreiche Quellen und ist im Sand der während der Trockenheit leeren Flußbetten öfters Wasser zu ergraben. Hier finden sich ferner weite Gras- und Buschländereien. Gerade wegen dieser inneren Landschaften läßt sich sagen, Deutsch-Südwestafrika eigne sich zur Ansiedelungskolonie. — Im Osten sinkt das Hochland zur Kalahariwüste herab, die indessen schon in englischem Bereiche liegt.

Im Gegensatze zu Togo und Kamerun beruht, wie schon angedeutet, die wirtschaftliche Bedeutung dieses Schutzgebietes zurzeit noch weniger auf der Bodenkultur. Zwar wachsen Mais, Kartoffeln, Gemüse und Tabak in allen besser bewässerten Gegenden. Aber die Ausfuhrprodukte liefern hauptsächlich die Rinder-, Schaf- und Ziegenherden des Landes

Sie sind im Besitz der Ovambo und vor allem der Herero, jener unruhigen, nomadisierenden Bantuneger, die den nördlichen Teil der Kolonie bewohnen, die Erze des Landes bearbeiten — es fehlt hier nicht an Kupfer — den Deutschen neuerdings so überaus feindlich gegenübertraten und auch mit den hottentottischen Namas des Südens in uralter Erbfeindschaft wegen des von beiden Seiten ausgeübten Viehraubes stehen.

Der Außenhandel in Deutsch-Südwestafrika, der im Jahre 1900 noch nicht 8 Millionen Mark betragen hatte und 1904 auf 10 Millionen gestiegen war, belief sich im Jahre 1905 auf fast 24 Millionen Mark. Davon entfielen auf die Ausfuhr nur ¼ Million, auf die Einfuhr aber (im Zusammenhang mit den kriegerischen Ereignissen, die sich auf diesem Boden abspielten) mehr als 23½ Millionen Mark. Importartikel bildeten, soweit nicht Kriegsvorräte in Betracht kamen, hauptsächlich Kleidungsstücke, Eisen- und Lederwaren, Branntwein, Reis, Zucker, Kaffee, Tee, Tabak und Glassachen.

Neben dem Regierungssitz Windhuk sind im Innern noch Gibeon, Bethanien und Keetmannshoop hervorzuheben.

Der Schiffsverkehr an der Küste Deutsch-Südwestafrikas betrug 1905: 566 Dampfer mit 1 540 000 Reg.-Tonnen und 13 Segler mit einem Gehalt von 13 000 t. — An Bahnen besitzt dieses Schutzgebiet über 1250 km. Ferner wird wohl bis Ende 1908 die geplante und bereits im Bau begriffene Linie von der Lüderitzbucht nach Keetmannshoop fertiggestellt und so ein Mittel zur friedlichen Weiterentwickelung des Gebietes nach langen, schweren Kämpfen mit den Eingebornen gesichert sein.

e) Deutsch-Ostafrika.

Deutsch-Ostafrika ist dasjenige unter unseren Schutzgebieten, welches für die Handelsbewegung in Zukunft von hervorragendster Bedeutung werden kann. Und zwar nicht sowohl durch seine Ausdehnung von fast 1 Million qkm zwischen Indischem Ozean und Tanganjikasee, dem Rufumafluss und Viktorianjanssa als durch die Verbindung, die es zwischen dem Meere und dem verhältnismäßig nicht allzufern gelegenen, dampferbefahrenen Seen Innerafrikas zuläßt und durch die Gelegenheit zum ausgedehnten Plantagenbetriebe an den Hängen seiner Berglandschaften.

Obgleich die malariagefährliche Küstenniederung mit ihren Hainen von Kokospalmen in Ostafrika stellenweise bis 150 km weit ausgespannt ist, tritt sie doch, wie in Togo, Kamerun und Deutsch-Südwestafrika, auch an wirtschaftlichem Werte weit hinter den Hochlandanteil zurück. Sie besitzt nur zwei tiefere Häfen: Dar-es-Salâm und Mikindani und hat Mangel an frischem Trinkwasser.

Die ausgedehnte Hochfläche des Inneren erhebt sich im Durchschnitt zwischen 1000 und 1200 m. Sie wird durch eine breite und über 400 m

tief eingesenkte Trockenrinne, an deren Nordende sich der 6010 m hohe, zweigipfelige Kilimandscharo mit seinem eisumpanzerten Kraterhaupt erhebt, vom Usambara-, Usagara- und Uhehegebirge getrennt. Letzteres steigt bis rund 2000 m an und reicht bis nahe zum Njassasee. — Die offenen Hochflächen neigen wegen der langen, niederschlagslosen Zeit, welche sich zwischen den Frühlings- und Herbstregen erstreckt, zur Savannenbildung mit mannshohen Gräsern und zur Strauchsteppe. Eigentliche Wälder umhüllen nur die Gebirge.

Wie die Küstenniederung durch ihr den Europäern feindliches Klima die wirtschaftliche Entwickelung Deutsch-Ostafrikas hemmt, so das Innere durch eine Reihe anderer Gründe. Vor allem infolge der erwähnten starken Trockenheit gewaltiger Landstriche, welche eine ergiebige Bodenkultur weithin nicht zuläßt. Sodann wegen der Stellung der Eingeborenen gegenüber den Europäern. Die meisten Stämme sind bei ihrer Bedürfnislosigkeit wenig zu Pflanzungsarbeiten geneigt. Zudem hat sich das deutsche Kolonialregiment durch seinen Kampf gegen die Sklavenjagden das einflußreiche Araber-Element zum Feinde gemacht, in der Gefolgschaft desselben aber auch verschiedene Negerstämme wie Mafiti und Massai. Weiterhin sind auch hier die Flüsse (Rofuma, Rufidschi, Pangani) als Verkehrsstraßen nur auf unbedeutende Strecken verwertbar. Weil endlich die Tsetsefliege die Viehzucht in manchen Gebieten nicht zuläßt, ist der Gebrauch von Zug- und Lasttieren in hohem Maße beschränkt. Alle Lasten müssen vorläufig noch auf dem Kopf der Träger hinein ins Innere und von dort heraus an die Küste geschafft werden. Die Karawanenwege aber sind nur schmale, kaum fußbreite Pfade.

Trotz all dieser Hindernisse hat sich indessen in den Berglandschaften des Nordens von Deutsch-Ostafrika die Plantagenwirtschaft gut bewährt. Sowohl an den Hängen des Usambaragebirges als auf den Hochflächen des Kilimandscharogebietes gedeihen Kaffee, Vanille, Tabak (bis jetzt für die deutsche Zigarrenfabrikation wegen seines mangelhaften Brandes zu Deckblättern nicht geeignet), Reis, Zimt, Koriander, Ölpalmen und besonders auch Baumwolle. Der Anbau der letzteren ist vor allem wünschenswert, damit die vaterländische Textilindustrie von dem Abhängigkeitsverhältnisse zu Nordamerika mehr erlöst werde, dem wir alljährlich rund ¼ Milliarde Mark für Rohbaumwolle zahlen.

Sowohl die Bodenkultur als auch der Abbau von nutzbaren Mineralien (Kohle am Njassa, Gold am Südgestade des Viktoriasees im Norden und Alluvialgold im Süden) und die gesamte Handelsbewegung können nur durch die Fortführung der bisherigen Bahnstrecke von Tanga über Korogwe bis zu den Ländern von Usambara und dem Kilimandscharo, durch Weiterführung der Mrogorobahn bis Tabora sowie durch rationelle Dampferverbindungen auf den großen Seen in Zukunft nachhaltig gefördert werden. Sie sind nicht minder notwendig, als die bereits

ausgeführte Telegraphenverbindung zwischen Bagamojo und Tanga. Im ganzen hat Deutsch-Ostafrika 338 km Eisenbahnen. — Der Schiffsverkehr an der ozeanischen Küste dieses Schutzgebietes war im Jahre 1905 ein sehr reger. Es landeten dort 4354 Segelschiffe mit 93 000 Reg.-Tonnen und 930 Dampfer mit einem Tonnengehalt von annähernd 1¼ Millionen.

Der Gesamthandel belief sich 1905 auf über 27½ Millionen Mark, wovon 17½ Millionen auf die Einfuhr und fast 10 Millionen Mark auf die Ausfuhr trafen. An ersterer war Deutschland mit etwa 8 Millionen, an letzterer mit 4¼ Millionen Mark beteiligt. Ausgeführt werden hauptsächlich Kautschuk- und Guttapercha, Häute und Felle, Wachs, Kopra, Elfenbein, Kaffee und Gewürze. Unter den Einfuhrartikeln stehen Baumwoll- und Eisenwaren, sowie Reis und andere Nährmittel an erster Stelle. 24 Kolonial- und Handelsgesellschaften sind in Deutsch-Ostafrika mit wachsendem Erfolge tätig.

An Stützpunkten für den Handel besitzt die Küste außer Dar-es-Salâm, dem Sitz des deutschen Gouvernements, noch Bagamojo, von wo aus der wichtige Karawanenweg nach Tabora, dem Viktoria- und Tanganjikasee ausgeht, Saadani, Pangani, Kilwa, Lindi und das für Europäer vergleichsweise gesunde Tanga. Im Innern ist außer Tabora noch Mpuampua Knotenpunkt für die Karawanen. Die Stationen an den Seen: Karema am Tanganjika, Langenburg am Njassa und Bukoba und Mwanza am Viktoriasee werden ihre volle Bedeutung erst erlangen, wenn die nötigen Verkehrs- und Transportmittel in größerer Menge und Vollkommenheit zur Verfügung stehen.

3. Die deutschen Schutzgebiete in der Südsee.

Auch sie liegen alle im Gebiet der heißfeuchten Tropenzone auf der Südhalbkugel und umfassen gegen 250 000 qkm mit nur ½ Million Bewohnern. Kaiser-Wilhelmsland im Nordosten von Neu-Guinea besitzt mit dem ihm nördlich vorgelagerten Bismarckarchipel (der sich in der Hauptsache aus den Inselreihen von Neupommern, Neumecklenburg und Neuhannover, den Admiralitätsinseln und den nördlichen Salomonen zusammensetzt) 240 000 qkm und 300 000 Menschen. Das Gebiet durchstreichen in seinem inneren und östlichen Teile mächtige, waldgeschmückte Bergzüge, aus denen einzelne, zeitweise beschneite Gipfel bis zu Montblanchöhe (nahe an 5000 m) emporragen und welche wertvolle Nutzhölzer liefern (Ebenholz, Bambusholz, die Kaurifichte). Ausgedehnte Ebenen spannen sich nur am Unterlauf der Flüsse aus, von denen Gogol und Augustafluß mit Dampfschiffen befahrbar sind und als bedeutsame Kommunikationsmittel nach dem Innern Neu-Guineas dienen können. Hauptbucht ist die Astrolabebai, welcher der vortreffliche Friedrich-Wilhelms- und Konstantinhafen

sowie Stephanort zugehören. Im unmittelbaren Hinterlande der Bucht befinden sich auch die bedeutendsten Plantagen, die mit Hilfe der Chinesen und besonders der eingeborenen Papuas (d. h. Krausköpfe) betrieben werden, einem gutbeanlagten malaiischen Stamm, der sich indessen den Europäern nicht immer freundlich erweist und bis zur Gegenwart Menschenfresserei treibt. Man baut hauptsächlich Tabak zu Deckblättern für Zigarren und erntet von ihm auf rund 15 000 ha Fläche im Durchschnitt jährlich etwa 50 000 kg; fernerhin Kopra, Mais, Kaffee, Muskatnuß und Pfeffer. Weiter sind für Eben- und Bambusholz einzelne Sägereien eingerichtet.

Der Gesamthandel des deutschen Anteils von Neu-Guinea bezifferte sich 1905 auf rund 4½ Millionen Mark, wovon etwa 3 Millionen auf die Einfuhr, gegen 1½ Millionen auf die Ausfuhr trafen. — Der Schiffsverkehr führte in diesem Jahre 199 Segelschiffe mit 13 000 Reg.-Tonnen und 296 Dampfer mit 280 000 Reg.-Tonnen an die Küste dieses Schutzgebietes.

Ähnlich wie Kaiser-Wilhelmsland sind auch der Bismarckarchipel und Bougainville, das Hauptteiland der Salomonen, stark gebirgig und mit Berghäuptern von 2—3000 m Höhe besetzt. Ebenso trifft man aber auch hier ergiebige Niederungen und geräumige, tiefe Ankerplätze. Haupterzeugnisse des Bismarckarchipels, wo auf Neu-Pommern Herbertshöhe der Sitz der deutschen Verwaltung ist, sind Baumwolle, Tabak, Sago, Kopra und Kokosnüsse. Auf den wirtschaftlich noch wenig erschlossenen Salomonen verhindern die feindseligen Eingeborenen zurzeit noch den Plantagenbetrieb. Außer den Erzeugnissen des Bismarckarchipels wären hier noch Gewürze, Harz, Schwefel und Schildpatt zu gewinnen. —

Marianen, Karolínen und Marschallinseln sind von Korallen aufgebaute, niedrige, reihenartig angeordnete Eilande. Häufig umschließen sie als Ringinseln (Atolls) ein seichtes Meeresbecken. Auf dem dürren Boden ihrer flachen Landränder wächst mit Vorliebe die Kokospalme, der Hauptbaum Ozeaniens, und auch der Brotfruchtbaum. Von wirtschaftlicher Bedeutung sind vor allem die Marschallinseln. Ihnen kommt eine zentrale Lage innerhalb der Inselschwärme des Stillen Ozeans zu. Daher bewertet sich auch die Ausfuhr aus diesen winzigen Eilanden doch im Jahre auf fast ¾ Million Mark. Mittelpunkt des Handels mit Kopra ist hier Jaluit. Von den Hafenplätzen der Karolinen ist vor allem Yap erwähnenswert, von wo ein deutsches Unterseekabel einerseits nach Menado auf Celebes und anderseits nach Woosung bei Schanghai verläuft.

Im Gegensatz zu den flachen Korallenbauten der Marianen, Karolinen und Marschallinseln sind die Samoaeilande durchaus vulkanisch und bis 1500 m hoch. Man rechnet sie daher auch zu den landschaftlich reizvollsten und anmutigsten Inseln der Südsee. Am umfangreichsten

unter ihnen ist Savaii, wirtschaftlich am bedeutsamsten indessen Upolu mit dem Hafen Saluafata und der Hauptstadt Apia. Diese bietet für den Plantagenbetrieb mehr als 60 000 ha ertragreiches Land, auf welchem hauptsächlich Kopra, Kaffee, Baumwolle und Kokospalmen angebaut werden. Leider hat unter den unruhigen, durch die deutsch-englisch-amerikanische Dreiherrschaft hervorgerufenen Zuständen auf der Insel die koloniale Arbeit der Deutschen jahrzehntelang empfindlich gelitten.

4. Kiautschou.

Im Gegensatze zu den mächtigen Kolonialreichen der Engländer, Russen, Franzosen und Holländer in Asien hat Deutschland an diesem Erdteil nur mit dem 1898 auf 99 Jahre erworbenen Pachtlande Kiautschou auf der chinesischen Halbinsel Schantung teil. Trotz seines geringen Flächenraumes von wenig mehr als 500 qkm bietet es doch zwei Vorteile, die unseren Handel in Ostasien in Zukunft kräftig stützen können. Kiautschou ist vor allem zur Anlage eines wahrhaft großartigen Hafenplatzes vortrefflich geeignet. Schon jetzt nach kaum zehnjähriger Dauer des deutschen Pachtbesitzes hat sich dort Tsingtau mit seinen großen und praktischen Einrichtungen zum raschen Laden und Löschen großer Schiffe zu einer Hafenanlage entwickelt, mit der sich kein Hafen in China, nicht einmal der des schon 65 Jahre alten Hongkong messen kann. Sodann besitzt Kiautschou in seinem Hinterlande, als dessen Einfalltor Tsingtau betrachtet werden kann, einen Bruchteil des unermeßlichen Kohlenreichtums von China. Schon jetzt kommt die Nähe der chinesischen Kohle dem überaus regen deutschen Dampferverkehr längs der ostasiatischen Küste und den dort kreuzenden Kriegsschiffen zugute. Eine 436 km lange Eisenbahn, die im letzten Betriebsjahre 84 700 Personen und 484 000 t Güter förderte, stellt eine aussichtsreiche Verbindung mit dem reich bevölkerten Hinterlande her. Durch den beabsichtigten Ausbau dieser Linie bis nach Tientsin oder westwärts bis Kaifengfu wird Tsingtau zur Block- und Kopfstation der fruchtbaren und mineralreichen Provinzen Schantung, Petschili, Schansi und Honan werden. Von einer solchen Verbindung läßt sich mit Sicherheit erwarten, daß hierdurch die Bodenausnutzung des klimatisch begünstigten Landstrichs und die Vermittlung chinesischer Handelswaren wesentlich gehoben wird. Tsingtau nimmt unter den 36 chinesischen Seezollämtern gegenwärtig nach der Höhe der Einnahmen bereits die siebente Stelle ein. Im Jahre 1905 bewertete sich der Gesamthandel Kiautschous auf 94 Millionen Mark, wovon über 69 Millionen auf die Einfuhr und fast 25 Millionen Mark auf die Ausfuhr kamen. — Dementsprechend war auch der Schiffsverkehr ein recht beträchtlicher, indem die Zahl der hier landenden Dampfer 424 und deren Gehalt 476 000 Reg.-Tonnen betrug. Auch der jährlich wachsende Zuzug chinesischer Kaufleute bietet eine gute Gewähr für eine aussichtsreiche Entwickelung dieses Schutzgebietes.

Zweiter Abschnitt

Die außerdeutschen Länder

Österreich-Ungarn.

1. Der Einfluß von Österreich-Ungarns Lage auf seine wirtschaftlichen Verhältnisse.

Österreich-Ungarn ist unter den Großmächten Europas am meisten Binnenstaat. Zwar hat es an der vielzerschnittenen, inselbesäumten Ostküste der Adria von Triest bis an die Bucht von Cattaro auf 2200 km Erstreckung Anteil. Seine Seekante mißt sonach immerhin ein Fünftel der Gesamtgrenze und ihr kommen zahlreiche Hafenplätze zu, die sich durch Tiefe, Geräumigkeit und Freiheit von Wintereis auszeichnen.

Allein auf die Adria weist weder die Abdachung des Landes hin, noch ist dieses durch Ströme von dem Wasserreichtum unserer Weser, Elbe und Oder mit seiner Küste verknüpft. Ferner wird die letztere keineswegs selbst nur von einer schmalen, leicht anbaufähigen Tiefebene bandartig umschlossen. Und so kann denn auch der österreichisch-ungarische Handel aus dem Meeresanteil des Staates nur beschränkten Nutzen ziehen. Denn hinter diesem liegen weder bequem erreichbare, noch landwirtschaftlich oder industriell hervorragend betriebsame Ländereien. Dazu hindern die Bergmauern der Alpen die Warenbewegung von dem entfernteren Hinterlande an der Donau und ihren wasserreichen Zuflüssen gegen das Meer hin. Aber selbst wenn all dieses nicht der Fall wäre, hätte Österreich doch keine durchaus offene, frei nach einem großen Weltverkehrsmeere deutende Küste. Denn die Adria ist weit mehr Handelsweg nach Süd- und Osteuropa, nach Nordafrika und Indien als Verbindungsstraße nach den atlantischen Küstenstaaten. Daraus erklärt sich auch, daß nur $^1/_6$ der österreichisch-ungarischen Warenbewegung auf die See kommt, gegen $^7/_{10}$ im Deutschen Reiche. Im Jahre 1905 betrug der Seeverkehr der beiden Haupthäfen der Monarchie, Triest und Fiume, 10¼ Millionen Nettotonnen und, abgesehen von der Küstenfahrt, sind in den sämtlichen Hafenorten Österreichs nur 33½ Millionen Nettotonnen als angekommene und 34 Millionen Nettotonnen als abgegangene Schiffsgüter verzeichnet worden.

Gar keine Berührung hat weiterhin Österreich-Ungarn mit dem Mündungsbecken seines Hauptstromes. Und doch bekäme sein Handel einen kräftigen Anstoß, wenn es einen Hafenort am Schwarzen Meere innehätte. Denn hierher flutet, wie die Donau, zu einem guten Teile auch sein wirtschaftliches Leben; nach dorthin zieht die breite, natürliche Verkehrsstraße, zu deren beiden Seiten die weiten Gebiete Österreich-Ungarns liegen, welche sie alle untereinander fester und naturgemäßer verknüpft als Gesetze und staatliche Einrichtungen es jemals vermocht haben und künftighin vermögen werden. Mit allem Rechte kennzeichnet man die Monarchie daher als „Kaiserreich an der Donau".

Während Deutschland die hervortretendsten Industrie- und Handelsstaaten Europas als unmittelbare Nachbarn hat: Frankreich, Belgien, Holland, England und von der Natur als breites Verbindungsland zwischen West- und Ost-, Nord- und Südeuropa bestimmt wurde, wird Österreich-Ungarn im Osten, Süden und teilweise auch im Norden von Völkern umringt, deren Kulturentwickelung zurückgeblieben ist, deren Produktion nur eine einseitige Entwickelung fand, denen kein großzügiger Gewerbebetrieb eignet, deren Verkehrsverbindungen vielfach mangelhaft erscheinen.

2. Die Wirkungen der Grenzverhältnisse und Umrißgestalt der Monarchie.

Im lebhaftesten Warenaustausch und Verkehr steht Österreich-Ungarn mit jenem Staate, mit dem es sich am längsten berührt und durch seine Naturbeschaffenheit am innigsten verknüpft wurde, von welchem her es fast seine gesamte Kultur sowie eine unschätzbare Menge wirtschaftlicher Anregungen erhielt und mit dessen geschichtlichen Schicksalen auch seine Vergangenheit enge zusammenhängt: mit Deutschland. Mit ihm berührt sich das „Kaiserreich an der Donau" ebenso lang als mit dem Meere, nämlich auf rund 2200 km. Wohl scheiden beträchtliche Gebirge Österreich-Ungarn gerade von unserem Vaterlande: die Alpen im Süden, der Böhmerwald im Westen, Erzgebirge und Sudetensystem im Norden. Allein all diese Bergländer zeichnen sich durch starke Wegbarkeit aus und lassen so zahlreiche Lücken zwischen sich, daß nicht weniger als 36 Bahnlinien von Österreich nach dem Deutschen Reiche führen. Anderseits ist das wirtschaftliche Leben am Grenzsaume beider Staaten streckenweise so lebhaft, daß auch paßlose Höhenrücken, wie das

Erzgebirge, es nicht zu trennen vermögen und von einer Anzahl Schienensträngen überquert werden. (S. S. 14.)

Gleich einschneidend wie die Wegbarkeit der deutsch-österreichischen Grenzgebirge ist der Umstand, daß zwei der ansehnlichsten Ströme Mitteleuropas beiden Staaten gemeinsam sind. Die Elbe vermittelt als billige Frachtstraße den Warenverkehr zwischen Österreich und dem deutschen Norden, die Donau zwischen jenem und dem deutschen Süden. Und dieser Flußverkehr zwischen unserer Heimat und dem Nachbarreiche wird sich künftighin noch lebhafter gestalten, wenn der March-Oder-Kanal direkt Donau und Ostsee sowie ein der Großschiffahrt dienender Schiffsweg die Donau mit Main oder Neckar, sonach unmittelbar mit dem Rheinland und der Nordsee verbindet. Aber schon jetzt muß die Warenbewegung aus Österreich-Ungarn auch deshalb vor allem nach Deutschland fluten, weil durch unser Vaterland für sie der Weg nach dem europäischen Westen und dem Atlantischen Ozean führt.

Ungleich geschlossener und ungangbarer als gegen das Deutsche Reich ist der österreichisch-ungarische Grenzsaum gegen Norden und Osten Auf nicht weniger als 2500 km Länge scheiden die Gebirgswälle der Karpathen die Monarchie von Rußland und Rumänien. Trotz mancherlei Paßübergänge werden die Karpathen und Transsilvanischen Alpen nur von 6 Eisenbahnwegen überstiegen und nach Rumänien vermittelt die nunmehr am Eisernen Tor bei Orsowa regulierte Donau allein einen regeren Verkehr als sämtliche Joche der Transsilvanischen Alpen zusammen. So kommt es, daß die jenseits der beiden genannten Gebirge gelegenen österreichisch-ungarischen Ländergebiete, Galizien und die Bukowina, wirtschaftlich abseits von der übrigen Monarchie liegen und in besonders regen Beziehungen zu ihrer russisch-rumänischen Nachbarschaft stehen, mit der sie auch die Naturverhältnisse gemeinsam haben. — Gegen Serbien ist die österreichisch-ungarische Grenze stark aufgeschlossen und außer der Donaustraße bildet vor allem die Orientbahn Paris-Wien-Konstantinopel eine vielbenützte Zufahrtslinie nach Bulgarien und der Türkei. — Dagegen verschließen die Alpen wiederum sowohl gegen Italien als gegen die Schweiz zu dem Großverkehr die freie Bahn. Er vermag sich nur längs einzelner, allerdings stark befahrener Wege zu bewegen. Von ihnen führen die Semmeringbahn nach Triest und Fiume, die Valsuganabahn nach Venedig, die Brennerbahn nach Bologna und Rom, die Gisela-Arlbergbahn von Salzburg und Innsbruck über Landeck nach der Schweiz und zum Bodensee.

Wie Lage und Grenzverhältnisse ist auch die plumpe, breit auseinandergezogene Gestalt Österreich-Ungarns

dem Verkehr wenig günstig und zwingt zur Anlage langer, kostspieliger Verbindungswege zu Land. Sein nördlichster Punkt in Böhmen hat ungefähr dieselbe geographische Breite wie das südliche England und der Mittellauf des Uralflusses; der südlichste Punkt in Dalmatien dagegen liegt fast in gleicher Breite mit den Pyrenäen und dem Kaukasus. Während die Entfernung des südlichsten Punktes vom nördlichsten schon 1000 km ausmacht, berechnet sich die Entfernung des östlichsten Ortes vom westlichsten gar auf volle 1200 km.

3. Österreich-Ungarn als Land geographischer Gegensätze.

Zu alledem kommt, daß Österreich-Ungarn, wiederum im Gegensatze zum Deutschen Reiche, das **Land schärfster geographischer Gegensätze ist.** Und zwar sowohl hinsichtlich der Gestalt seines Bodens, der Verschiedenheit des Klimas und der Mannigfaltigkeit der Naturausstattung als in bezug auf die bunte Mischung seiner Völker, deren Kulturhöhe und produktive Betätigung.

a) Wie Österreich-Ungarn nach seiner politischen Zusammensetzung ein lockeres Bündel von 17 eigenartigen, vielfach nur äußerlich zusammenhängenden Gebietsteilen bildet, so zeigt auch seine Bodenform eine ausgesprochene Einheitslosigkeit. Ihr gegenüber erscheint selbst Deutschland bei allem Wechsel seiner Landschaften als ein nach großen Grundlinien aufgebauter Erdstrich. Dazu kommt, daß in Österreich-Ungarn die Bergländer bei weitem über die Flachgebiete vorherrschen; denn volle $^4/_5$ des Staates werden von jenen erfüllt.

Österreich gehört der umfassendste Teil der Ostalpen zu: in Gletscher und Firn gepanzerte Höhen, wie sie Ortlergruppe (3900 m), Ötztaler, Stubaier und Zillertaler Berge sowie die Hohentauern (Großglockner 3800 m) darstellen; kühn, schartig und prall emporgereckte Bergskelette, wie sie in den Südtiroler Dolomiten begegnen; seengeschmückte, lauschige Waldhöhen, wie man sie im Salzkammergut, der grünen Steiermark und den östlichen Ausläufern der Alpen findet; wald- und wasserarme, von der Bora durchfegte Kalkflächen mit wannenartigen Kesseltälern, unterirdischen Flüssen und Hunderten von weitverzweigten Höhlen, wie sie das Karstland auszeichnen; aber auch Landschaften mit den Reizen des europäischen Südens, wie sie im unteren Etschtal, im Valsugana und am Gardasee auffallen. — Neben den rauhen Ostgehängen des Böhmerwaldes, den Südabfällen des Erzgebirges und der Sudeten sowie dem walddunkeln Greinerwald besitzt der Kaiserstaat an der Donau die fruchtgesegneten Gefilde Nordböhmens, Mährens, Ober- und Niederösterreichs. Hart an die unabsehbaren, glatt ausgespannten ungarischen Pußten aber lehnen sich die granitenen Firste der bis zur Höhe des Watz-

manns und Algäuer Hochvogels emporsteigenden Karpathen (Gerlsdorfer Spitze 2600 m) und die vielfach karstähnlichen, stark zerschlissenen Kalkhöhen der dalmatinisch-bosnischen Berge an.

Die zahlreichen und hohen Gebirgsländer Österreich-Ungarns hemmen den Verkehr innerhalb der Monarchie selbst wie die Warenbewegung nach dem Meere hin in auffallendem Grade. Sie schaffen manchmal geradezu schroffe Scheidewände zwischen den einzelnen Bestandteilen der Monarchie; so die Karpathen und Teile der Alpen. Nicht bloß innerhalb der letzteren sondern auch im Gesamtstaate sind Personen- und Warenbewegung ungleich mehr als in Deutschland an nicht allzuviele Großverkehrslinien gebunden, deren Bau und Erhaltung sich bei aller Beschränkung recht kostspielig erweist.

Weiterhin ist zu beachten, daß der Donau, der zentralen Schiffahrtsstraße des Reiches, die den gesamten Körper des letzteren gleich einer gewaltigen Schlagader durchzieht, bei weitem nicht dieselbe Verkehrsbedeutung zukommt[1]) wie etwa unserem deutschen Rhein, daß sie bei weitem nicht derselbe Kulturstrom ist wie der letztere. Zwar mangelt es ihr nicht an großem, wegen der zahlreichen alpinen Zuflüsse auch im Sommer und Herbste verhältnismäßig nur wenig schwankendem Wasserreichtume. Aber zu einer für die Großschiffahrt geeigneten Wasserstraße wurde sie erst spät durch die Beseitigung der riffigen Stromschnellen bei Grein, Krems und am Eisernen Tor bei Orsowa sowie durch die Regulierung der Untiefen bei Raab. Außerdem stört den Donauverkehr der Umstand, daß im Unterlauf die geringste Wasserführung auf die Herbstmonate trifft, wo das Getreide nach Deutschland verschifft werden soll und daß im Winter infolge des kontinentalen Klimas des Donaugebietes eine langandauernde Vereisung des Stromes mit darauffolgenden verheerenden Eisgängen stattfindet.

b) Ferner geben sich hinsichtlich des Klimas in Österreich-Ungarn außergewöhnliche Gegensätze kund. Südlich vom Brenner und in den adriatischen Küstenländern herrscht Mittelmeerklima mit nassen Wintern und trockenen Sommern; ebenso in Südungarn mit seiner echt kontinentalen Sommerhitze. In den übrigen Ländern des Staates aber ist das Klima jenem Deutschlands verwandt und hat Niederschläge in den verschiedensten Monaten.

---

1) Den Donauverkehr vermittelt die größte binnenländische Schiffsgesellschaft Europas, die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (seit 1830). Sie besorgt mit mehr als 200 Dampfern und an 1000 Schleppbooten den Verkehr auf dem Strom zwischen Regensburg und der Mündung, ferner auf der unteren Sau, Drau und Theiß. — Die Elbe wird durch die Österreichische Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft zwischen Aussig und Hamburg so stark befahren, daß „Hamburg gleichsam als österreichischer Hafen erscheint".

Im großen und ganzen lassen sich innerhalb der österreichisch-ungarischen Länder 3 klimatische Gürtel unterscheiden: 1. Die südliche oder Südfrüchtezone mit einer mittleren Jahrestemperatur von 14°—11° C. Sie umfaßt Südtirol, das Küstenland, das südliche Krain, Dalmatien, das Okkupationsgebiet, Kroatien-Slavonien und das ehemalige Banat in Südungarn. Die kurzen Winter bringen hier wenig Schnee und Eis; es gedeihen außer allen Getreidearten die Weinrebe, der Maulbeerbaum, die Melone, die Kastanie, die Orange, der Reis, der Feigenbaum, an geeigneten Punkten auch der Ölbaum und stellenweise selbst die Zwergpalme. 2. Die mittlere oder Wein- und Maiszone mit einer durchschnittlichen Jahrestemperatur von 11°—9° C. Sie erstreckt sich bis gegen den 49. Parallelkreis und umfaßt Nordtirol, Kärnten, Nordkrain, Steiermark, Salzburg, Ober- und Niederösterreich, Südmähren, Ungarn, Siebenbürgen und die Bukowina. Diese Zone hat einen längeren und strengen Winter; es gedeihen alle Getreidearten und der Mais, auf einigen Strichen aber hauptsächlich der Wein sowie auch vorzügliche Obstsorten. Einzelne Länder des Gebietes haben infolge verschiedener Umstände, die das Klima beeinträchtigen, keinen Weinbau. 3. Die nördliche oder Getreidezone mit einer mittleren Jahreswärme von 9°—7° C. Sie umfaßt Böhmen, Nordmähren, Schlesien und Galizien. In dieser Zone findet sich kein Weinbau; eine Ausnahme bildet nur die Gegend bei Melnik an der Elbe. Außer Getreide und Kartoffeln wird vorzüglich Flachs und Hanf gebaut.

c) In noch stärkerem Maße als dem Relief und dem Klima mangelt bekanntlich der Bevölkerung in Österreich-Ungarn jede Einheitlichkeit. Auf 675 000 qkm zählt die Monarchie gegenwärtig 47 Millionen Bewohner. Hiervon treffen auf die Deutschen — man hat sie spottweise den „Kulturdünger" für Österreich-Ungarn genannt — nur gegen 12 Millionen, also wenig mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung. Sie bewohnen in geschlossener Masse das gesamte Erzherzogtum Österreich, ausgedehnte Landschaften in den Alpen, die peripherischen Gebiete von Böhmen und Mähren und Teile von Siebenbürgen. Außerdem sind sie in mehr oder minder beträchtlichen Inseln über das ganze, weite Reich hin verstreut. In Böhmen, Mähren, Ungarn und Siebenbürgen besteht aus ihnen der große Teil der Städtebevölkerung. Auf die Slaven entfallen 21 Millionen Köpfe, sonach nicht viel weniger als die Hälfte der Bevölkerung. Im rein arithmetischen Sinne ist Österreich also vorwiegend eine slavische Macht. Diese Tatsache würde sich ungleich stärker geltend machen, wenn die Slaven hinsichtlich ihrer Sprache, Kultur und Sitte eine einheitliche, in der Bildung stärker fortgeschrittene Volksmasse darstellen würden. Auch schieben sich Deutsche und Ungarn trennend zwischen sie ein und scheiden sie schon räumlich in Nordslaven (Tschechen, Mähren,

Polen, Ruthenen: 16 Millionen) und Südslaven (Slovenen, Kroaten, Serben: 5 Millionen). Die 8 Millionen Magyaren haben sich hauptsächlich in den ungarischen Tiefebenen ausgebreitet, die 3 Millionen Rumänen im siebenbürgischen Hügel- und Hochlande. Israeliten wohnen 2 Millionen, Italiener fast 1 Million im Lande. Gegenwärtig herrscht bekanntlich allenthalben wüster Nationalitätenhaß und überlautes Parteigezänke, das sogar auf dem Felde des Handels nicht unbemerkt bleibt. Nicht das Gedeihen des Gesamtstaates, sondern die Sonderziele der einzelnen Völkerschaften sind der Preis, um den gekämpft wird. Auch hinsichtlich der wirtschaftlichen Befähigung machen sich bei den österreichisch-ungarischen Völkern für uns Deutsche ungewohnte Unterschiede geltend. Welcher Gegensatz zwischen dem gewerbtätigen Vorarlberger, Niederösterreicher und Nordböhmen einerseits sowie dem Dalmatiner und Kroaten anderseits! Überaus stark ausgeprägt sind auch die Unterschiede in der Bevölkerungsdichte im Gesamtstaate. Im Durchschnitt ist dieser viel weniger stark als Deutschland bevölkert, da kaum 73 Seelen auf den Quadratkilometer treffen. Am dichtesten wohnt man in Böhmen, Niederösterreich und Schlesien zusammen, wo infolge der landwirtschaftlichen und industriellen Betriebsamkeit immerhin 100 Köpfe auf den Quadratkilometer kommen; in Oberösterreich, Mähren, Galizien und im Gebiet von Triest zählt man noch 80—100, im überwiegenden Hauptteil der Monarchie 40—60, in Tirol, Krain, Siebenbürgen und Dalmatien bloß 20—40 Menschen auf den Quadratkilometer.

d) Endlich sind auch hinsichtlich der Bodenproduktion und der Förderung von Mineralschätzen auffallende Unterschiede zwischen den einzelnen österreichisch-ungarischen Ländern zu erkennen. Österreich-Ungarn ist in der Hauptsache ein Agrarstaat. Seine wirtschaftliche Bedeutung wurzelt voraussichtlich für lange hinaus noch wesentlich in der Landwirtschaft, mithin in der Verwertung der Erzeugnisse des Bodenanbaus und der Viehzucht. Weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung beschäftigt sich mit Land- und Forstwirtschaft, dagegen nur ¼ mit Industrie und nicht einmal $^1/_{10}$ (in Ungarn kaum $^1/_7$) mit Handel und Verkehr. (Vgl. die einschlägigen Verhältnisse in Deutschland S. 4 ff. und S. 36.) Ackerland und Gärten nehmen $^2/_5$, die Wälder $^3/_{10}$, Wiesen und Weiden $^1/_5$ des Staates ein. Während Deutschland für 30, Großbritannien gar für 225 Tage im Jahre Brotfrucht einführen muß, gestattet die Getreideernte Österreich-Ungarns eine beträchtliche Ausfuhr. An Weizen erzeugt der Staat im Jahre rund 70, an Mais und Roggen je 40, an Hafer 30, an Wein 5 Millionen hl. Dazu baut man in den Ländern westlich der Leitha allein jährlich über 200 Millionen hl Kartoffeln und große Massen von Zuckerrüben, in Böhmen den besten Hopfen des festländischen Europas, in Ungarn trefflichen Tabak und Hanf, in den Sudetenländern viel Flachs.

Mit Forsten ist fast ein Drittel des Landes bedeckt. Sie finden sich naturgemäß hauptsächlich in den Alpen, Karpathen und Mittelgebirgen. Kroatien und Slavonien besitzen gegenwärtig noch ausgedehnte Eichenbestände. Auffallend waldarm sind bloß die ungarischen Tiefebenen sowie Stücke der südlichen Alpenländer, besonders der Karst. Die jährliche Holzausfuhr bewertet sich im Durchschnitt auf 140 Millionen Mark und wendet sich vor allem nach Deutschland und Frankreich.

In gleicher Weise wie den Ackerbau und die Waldwirtschaft begünstigen die Boden- und Klimaverhältnisse Österreich-Ungarns die Viehzucht. Doch zeigt sich auch in dieser Hinsicht ein deutlicher Gegensatz zwischen der westlichen und östlichen Reichshälfte. Dort herrscht vor allem in den alpinen Gegenden die Zucht an Milch und Fleisch ertragreicher Rinder und stellenweise auch der Ziegen vor, hier jene der Pferde, Schweine und Schafe. Die Zahl der Pferde, für welche die Grassteppen Ungarns ausgezeichnete Hutungsplätze bilden, ist annähernd so groß wie diejenige in Deutschland (s. S. 6); sie betrug im Jahre 1905 über 4 Millionen. Rinder gibt es rund 16 Millionen, also um etwa 3 Millionen mehr, Schweine rund 12 Millionen, also um 6 Millionen weniger, Schaftiere aber fast 11 Millionen, also um 3 Millionen mehr als im Deutschen Reiche. Vor unserem Vaterlande hat Österreich-Ungarn ferner in seinen warmen südlichen Landstrichen die Zucht der Seidenraupe voraus. Anderseits aber erreicht hier der Fischfang selbst an der Adria und den mächtigen Donauzuflüssen bei aller Ergiebigkeit nicht die Höhe, die ihm an der Nord- und Ostsee sowie zahlreichen deutschen Binnengewässern und künstlichen Teichen zukommt.

Was ferner die Bodenschätze betrifft, so sind diese noch viel ungleichmäßiger über die Monarchie verteilt als in Deutschland, wo sie großenteils am Nordsaum der Mittelgebirge lagern. Zudem wird ihre Ausbeute und industrielle Verarbeitung ganz wesentlich dadurch gehemmt, daß Kohlen und Eisen meist nicht vergesellschaftet vorkommen wie bei uns. An Eisenerzen gewinnt man um mehr als 20, an Steinkohlen trotz der reichen Flöze Böhmens um weit über 100 Millionen, an Steinsalz (Galizien, Salzkammergut, Siebenbürgen) um über 200 000 t weniger als im Deutschen Reiche. Auch Kupfer (Ungarn), Blei (Kärnten) und Zink (Schlesien) fördert man in ansehnlich geringerer Menge. Hingegen ist Österreich-Ungarn reicher an Edelmetallen (besonders in den Karpathen und Sudeten), Graphit (Böhmen), Petroleum (Galizien), Quecksilber (Krain) und weißem Marmor (Schlanders in Tirol).

e) Endlich geben sich noch hinsichtlich der gewerblichen Betätigung in den einzelnen Ländern der Donaumonarchie gewaltige Gegensätze kund. Ähnlich wie im Deutschen Reiche der Osten wesentlich agrarisch, der Westen indes hauptsächlich industriell betriebsam ist, so auch hier. Die

österreichischen Gebiete (Ober- und Niederösterreich, Vorarlberg, Steiermark, Böhmen mit Mähren und Schlesien) sind sehr viel stärker gewerbtätig als die ungarischen. Abgesehen von Budapest, wo die Herstellung von Maschinen, Flußschiffen und Eisenbahnwagen in hervortretendem Maße betrieben wird, finden sich in den letzteren nur jene Industrien bemerkenswert vertreten, die an Ackerbau und Viehzucht anknüpfen; so die Branntweinbrennerei (in Ungarn, Bukowina, Dalmatien und Galizien), die Spiritus-, Tabak-[1]) und Schaumweinfabrikation (Ungarn und Galizien), die Herstellung von Lodenstoffen (Siebenbürgen) und Leder (Galizien). In den Ländern der Westhälfte des Reiches dagegen blühen, obwohl der maschinelle Betrieb auch dort weit hinter dem deutschen zurücksteht, zahlreiche Industriezweige und manche davon in hervorragendem Maße. So beschäftigt die Baumwollenindustrie in dem kleinen Vorarlberg 3 Millionen Spindeln. Die Glas- und Porzellanfabrikation Böhmens sind recht bedeutsam; ebenso die Textilwaren Mährens und Schlesiens, die Eisenkleinwaren Steiermarks und Kärntens, die Teppiche und Luxusgegenstände Wiens, die Schnitzsachen des Gröднertals, der Rübenzucker Böhmens und Mährens, die Biere Böhmens und Wiens. Außerdem zeichnen sich Wien, Prag, Graz und Triest durch Maschinenbau, die Adriastädte Triest, Pola und Fiume durch Herstellung von Seeschiffen, Linz durch den Bau von Flußschiffen aus.

4. Die Handelsbedeutung des Kaiserreichs.

Österreich-Ungarns Handelsbedeutung — die Monarchie ist seit Ende der 80er Jahre Großhandelsstaat (mit über 1 Milliarde Einfuhr sowohl als Ausfuhr) — beruht hauptsächlich auf dem lebhaften Binnenhandel zwischen dem an Rohprodukten reichen Osten und dem industriellen Westen des Staates.[2]) Auch der Durchgangshandel von Westeuropa nach dem Oriente ist nicht unerheblich. Wie bei allen vorwiegend landwirtschaftlichen Staaten ist auch in Österreich-Ungarn die Ausfuhr größer als die Einfuhr. Jene betrug 1905 über 1900 Millionen, diese nur 1825 Millionen Mark. Hauptaufgabe des Außenhandels der Monarchie wird es in Zukunft sein, die Einfuhr an fremdländischen Industrieerzeugnissen (Büchern, Maschinen, Wollgarnen, Eisen-

1) In Österreich-Ungarn hat der Staat das alleinige Recht (Monopol) auf Erzeugung von Tabakfabrikaten. Er beschäftigt in 40 Fabriken rund 40 000 Arbeiter.

2) Österreich führt aus Ungarn hauptsächlich ein: Mehl, Weizen, Ochsen, Schweine, Roggen, Gerste, Wein, Mais, Hafer, Eier, Sägewaren, Pferde, Leder, Wolle. — Es führt nach Ungarn aus: Baumwoll-, Woll- und Seidenwaren, Maschinen, Lederwaren, Baumwollgarne, Zucker, Kleider und Wäsche, Papier.

und Kurzwaren) durch die Ausfuhr an Getreide, Mehl, Vieh, Holz, Kohlen, Zucker, Leder, Glas in steigendem Maße zu decken und im Süden und Osten des Reiches der eigenen, noch beträchtlich zu entwickelnden Industrie ein Absatzgebiet zu schaffen.

Dem österreichisch-ungarischen Verkehr[1]) stehen 12 000 km Wasserstraßen (davon sind 4500 km mit Dampfschiffen befahrbar), 40 000 km Eisenbahnen, 65 000 km Telegraphenlinien und über 22 000 km Telephonlinien für den Fernverkehr zur Verfügung. (Vgl. mit Deutschland S. 95ff.) Einen Maßstab für den österreichisch-ungarischen Postverkehr kann die Tatsache geben, daß die Gesamtzahl der Postsendungen im Jahre 1905 nur 1543 Millionen betrug, während sie bei uns 5436 Millionen ausmachte.

Auf das Deutsche Reich treffen etwa $^3/_5$ des österreichisch-ungarischen Gesamthandels. Es führte nach dem Kaiserreich an der Donau 1905 um 595 Millionen Mark Waren aus, und zwar hauptsächlich Steinkohlen und Koks (für 78 Millionen Mark) Bücher und Bilder (50), Maschinen (23), Wolle (22), Baumwolle (15), lackiertes und gefärbtes Leder (14), Teerfarbstoffe (13), Gold (13), Kupfer und Zink (zusammen 18), Waren aus Edelmetall (10), ferner Wollgarn, Häute und Felle, grobe Eisenwaren, Gemüse und Sämereien. — Anderseits führte man bei uns von Österreich her ein: Bau- und Nutzholz (80 Millionen Mark), Groß- und Jungvieh (78), Gerste und Malz (74), Braunkohlen (46), Eier (42), Felle und Häute (36), Bücher, Karten, Gemälde usw. (20), gemünztes Gold (17), frisches Obst (14), Bettfedern (14), Pferde (11), ferner Steinkohlen, Leinengarn, Sämereien, Bier, Hopfen, Schafwolle, feine Lederwaren, Eisenerze, Geflügel, Lohe, Wein, Mehl, Flachs.

5. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Österreich-Ungarns.

1. Die Alpenländer.

a) Die wirtschaftliche Bedeutung der Ostalpen überhaupt. Vor allem sind die Ostalpen wegen ihrer Wegbarkeit wirtschaftsgeographisch bedeutsam. Wohl erheben sich ihre höchsten Gipfelhäupter im Ortler und Großglockner bis nahe an 4000 m und wohl ziehen sie als vielfach eis- und schneeumhüllte Gebirgsmauern vor allem zwischen Inn, Salzach und Enns im Norden, Mur, Drau und Save im Süden lang und schmal viele Meilen weit dahin. Trotzdem sind aber gerade sie außerordentlich wegbar, besonders im Vergleich zu den Alpen der Schweiz und Frankreichs und zu den Karpathen. Denn die Ostalpen besitzen nicht bloß eine Fülle weiter und tiefer Täler, von denen die Rinne der Etsch sie zu zwei Dritteln von Norden nach Süden quer durchreißt, sondern

1) Die beiden Reichshälften sind ein einziges Zollgebiet mit Ausnahme der Freihäfen von Triest und Fiume.

auch zahlreiche stark eingesenkte Pässe und Joche. Bedeutsamerweise nimmt deren Höhe wie jene des Gebirges überhaupt von Westen nach Osten merklich ab. (Das Stilfser Joch hart am Ortler mit einer großartig angelegten Straße zwischen Etsch- und Addatal mißt 2800 m, der Brenner fast 1400, der Semmering nur über 800 m.) Und so zählen die Ostalpen denn auch 4 echte Gebirgsbahnen: die Brennerbahn zwischen Nord- und Südtirol, die Arlbergbahn zwischen Tirol und Vorarlberg, die Giselabahn zwischen Salzburg und Tirol und die Semmeringbahn zwischen Niederösterreich und Steiermark, Wien-Leoben-Graz-Triest. Dazu kommen als Pässe mit gebauten Fahrstraßen: das Reschenscheideck zwischen dem Inn- und oberen Etschtal in Tirol, das Stilfser Joch auf der tirolisch-italienischen Grenze, der Radstädter Tauern und der Katschberg zwischen Salzburg und Kärnten, die Walderhöhe zwischen dem Enns- und Murgebiete, der Neumarkter Sattel zwischen Steiermark und Kärnten, der Pontebbanerpaß zwischen Kärnten und Italien, der Predilpaß zwischen Kärnten und dem Küstenland.

Ferner sind die Ostalpen von hoher wirtschaftlicher Wichtigkeit, weil sie ein Teil des unentbehrlichen Wasserbehälters für Mitteleuropa sind, den die Alpen überhaupt darstellen. Durch ihren außerordentlichen Reichtum an Quellen, Bächen, Flüssen und Seen, an Schnee und Eis nähren sie das Flußsystem der Donau, der Etsch und auch jenes des obersten Rheines zum überwiegenden Teile. Besonders zur trockenen Sommerszeit tragen die alpinen Wasseradern sehr viel zur Regelung der Bewässerung Mitteleuropas bei; denn sie führen alsdann die Schmelzwasser der Gletscher sowie die großen Wassermengen der Gewitterregen im Hochgebirge aus den Alpen heraus. Auch durch ihr starkes Gefälle sind die alpinen Gewässer nutzbar. Sie und ihre Wasserfälle treiben eine Unmenge von Holzsägen, Hammer- und Schleifwerken, Mahlmühlen, elektrischen Werken und Fabrikanlagen aller Art. Besonders in der Zukunft werden die Wasserkräfte der Alpen von unschätzbarem Werte für die Erzeugung von Elektrizität werden. Schließlich sind die Alpenflüsse infolge ihrer Floß- und Schiffbarkeit wirtschaftsgeographisch bedeutsam. Sie tragen nicht bloß die Rohprodukte des Gebirges (Holz- und Steinwaren) innerhalb der Bergmauern von Ort zu Ort und weiter hinaus in das Flachland, sondern auch manche einheimische Industrieerzeugnisse, wie Zement-, Kreide- und Marmorfabrikate, Holzkohlen, einfache Schnitzwaren.

Sodann ist alles an den Alpen wirtschaftlich von Wichtigkeit, was an ihrer Landschaft auffällt: der Wald an ihrem Sockel, die Matten und Hutungen längs ihrer Mitte, die Felslandschaften zu ihren Häuptern. — Der Wald bedeckt fast ein Drittel des Bodens der österreichischen Alpenländer.

Forstreich sind besonders Tirol, Kärnten und Steiermark. Nadelgehölz herrscht allenthalben vor. Die alpinen Wälder liefern ungeheure Mengen sowohl von Brenn- als von Bau- und sonstigem Nutzholz. Das war schon im Altertum und Mittelalter so, wo die Alpen bereits den Römern und Venetianern Holz für ihre Schiffe liefern mußten. Der Reichtum der Ostalpen an schönen und haltbaren Hölzern gab auch Anlaß zur Entfaltung einer berühmten Holzschnitzerei, die (außer in Oberammergau, Garmisch, Partenkirchen und Berchtesgaden) vor allem im südtirolischen Grödnertale blüht, wo hauptsächlich kirchliche Schnitzwerke angefertigt werden.

Die Alpenmatten und Hutungen werden zu einer ausgiebigen Milchproduktion benützt. Milchwirtschaft wird zwar fast überall in den Ostalpen getrieben; besonders ist sie aber dort entwickelt, wo die Schuttbildung zurücktritt und lehmiger, quellenreicher Verwitterungsboden sich vorfindet, auf dem duftiges, fettes Gras gedeiht. Stark wird die Almenwirtschaft daher, vom bayerischen Algäu mit seinen 1400 Molkereien abgesehen, in Vorarlberg, dem Salzkammergut, in Steiermark und Kärnten betrieben. — Neben der Milchproduktion ermöglichen die Alpenmatten auch eine bedeutende Rinderzucht, die viel Schlachtvieh zur Ausfuhr liefert. Nur Niederösterreich hat infolge des riesenhaften Fleischverbrauchs der Stadt Wien eine beträchtliche Einfuhr. (Durch Milchreichtum und Mastfähigkeit ausgezeichnete Rinderrassen sind der Montafoner, Pustertaler und Mürztaler Schlag.) In Salzburg und im Pinzgau (Salzachtal) züchtet man ferner treffliche Pferde.

Die Felsregion der Ostalpen gemahnt an die nutzbaren Mineralien, welche dieses Hochgebirge, wenn auch nicht in besonders reichem Maße, birgt. Außer trefflichen Bausteinen, Zement (bei Kufstein), Gips, Kreide, Wetzsteinen (Steiermark) und Pflastergranit (bei Mauthausen gegenüber der Ennsmündung) findet man prachtvolle Marmorsorten bei Laas im oberen Etschtal, bei Sterzing, am Untersberg bei Salzburg und am Hallstädter See; Ziegelton östlich von Wien und bei Znaim; Salz im Salzkammergut bei Aussee, Ischl und Hallein sowie bei Hall in Tirol. Eisenerze liefern Steiermark (bei Eisenerz und Neuberg) und Kärnten (Hüttenberg und Wolfsberg); Blei wiederum Kärnten (Bleiberg, Raibl); etwas Kupfer Salzburg und Tirol; Braunkohlen endlich Steiermark (Köflach) und Oberösterreich (Wolfsegg). — Auch an Heilquellen sind die Ostalpen nicht arm. Es seien von ihnen nur die heilkräftigen Thermen von Gastein, die Jodquelle von Hall in Oberösterreich, die warmen Schwefelquellen von Baden in Niederösterreich und die Vitriolquellen von Levico in Südtirol erwähnt.

Weiterhin tragen die kühnen Gipfel, steilen Grate, schroffen Wände, die Eis- und Schneelager der Felsregion der Ostalpen gemeinsam mit dem bunten Wechsel dieser Landschaft an Wald, Matten, spiegelnden Seen, rauschenden Wasserfällen und raschen Flüssen zu einem starken

Fremdenverkehr bei. Er bringt vor allem Tirol, dem Salzkammergut und Kärnten alljährlich Millionen ein und die Bewohner dieser Gebiete könnten ohne Fremdenindustrie gegenwärtig kaum mehr bestehen. — Zur Schönheit der ostalpinen Gegenden tragen übrigens auch manche besonders fruchtbare Landstriche nicht unwesentlich bei. Zwar hat unter den österreichischen Alpenländern nur Oberösterreich hinreichenden Landbau; alle übrigen müssen einen Teil der Nahrungsmittel einführen. Allein keinem einzigen derselben fehlt es ganz an einer besonders ertragfähigen Gegend. So hat Tirol sein herrliches unteres Etschtal und den Anteil am Gardasee, Kärnten das Zoll- und Krapffeld, Steiermark das Grazer Feld, Oberösterreich die ertragreichen Gebiete an der unteren Enns und am Inn; Niederösterreich das Marchfeld. — Auch ist gerade in den österreichischen Alpenländern der Wein- und Obstbau hervorragend; so wiederum in Südtirol (das u. a. auch jährlich 12 000—14 000 dz Trauben verschickt), Niederösterreich (Gumboldskirchen, Böslau, Retz) und Steiermark. Dazu baut Oberösterreich Mostobst in Menge.

Überblickt man die österreichischen Alpenländer als Ganzes, so läßt sich hinsichtlich ihrer Naturausstattung eine größere Nord- und eine kleinere Südhälfte unterscheiden. Jene charakterisieren ihr Wald- und Mattenreichtum, ihre rauheren Klimaverhältnisse, größere gewerbliche Betriebsamkeit und behäbigere Lebensführung der Bewohner, regerer Handel und zahlreichere Verkehrslinien. Für diese sind Armut an Forsten, vielfach mildes Klima, Mannigfaltigkeit der teilweise schon südlichen Bodenerzeugnisse und Anklänge der gesamten Lebens- und Wirtschaftsweise an die Verhältnisse Italiens kennzeichnend. Auch hinsichtlich der Bevölkerung sind beide Teile der Alpen Österreichs verschieden. Während ihr Norden ausschließlich von Deutschen bewohnt wird, wohnen im Süden von Steiermark und Kärnten Slovenen, in Südtirol aber Italiener.

b) Die österreichischen Alpenländer nach ihrer politischen Sonderung.

1. Niederösterreich (Erzherzogtum Österreich unter der Enns). Es ist in industrieller Hinsicht das wichtigste österreichische Alpengebiet. Seinen politischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt bildet Wien (1¾ Millionen Einw.). Bedeutungsvoller als die Lage Wiens ungefähr im Zentrum der politisch vielzerspaltenen Gesamtmonarchie ist die Tatsache, daß hier die wichtigsten Schienenwege des Staates zusammentreffen: vom Egergebiet über Budweis, von der unteren und mittleren Elbe über Prag, vom östlichen Böhmen über Iglau, von der Oder aus über Brünn und längs der March, von der Donau und Salzburg her über Linz, von der Etsch her über das Pustertal und von der Adria aus über Bruck und den Semmering. Zudem steht Wien nach Osten zu mit Budapest, Belgrad

Sofia und Konstantinopel in Verbindung und wird durch die Donauschiffahrt ein Hauptsammelpunkt des Verkehrs zwischen Ost- und Westeuropa (über 600 000 t im Jahre). So kommt es, daß Wien zum wichtigsten Handelsplatz Österreich-Ungarns für Landesprodukte und Industrieerzeugnisse und ferner zu einem hervorragenden Börsenorte geworden ist. Gemeinsam mit Floridsdorf entfaltet die Stadt selbst eine starke und vielseitige großgewerbliche Tätigkeit. Insbesondere werden erzeugt: Seidenstoffe und Bänder, Schals, Maschinen, Gold- und Silberwaren, feuerfeste Kassen, Bronzen, Beleuchtungsgegenstände, Lederarbeiten, Schuhe und Handschuhe, Reiseartikel, Möbel- und Drechsler-, Meerschaum- und Bernsteinwaren, Galanteriewaren, Wagen und Klaviere. — Textilindustrie blüht hauptsächlich bei Pottendorf, wo die größte Baumwollenspinnerei der Monarchie besteht, bei Waidhofen a. d. Thaya und Groß-Sieghartz (Teppiche). Eisen- und Maschinenindustrie wird bei Wiener Neustadt, Bierbrauerei in Schwechat betrieben.

2. Das Erzherzogtum Oberösterreich (Österreich ob der Enns) ist seit alters wirtschaftsgeographisch hervorragend durch die Fabrikation von Eisen- und Stahlwaren (Sensen, Sicheln, Messern, Nägeln, Eisendraht, Handwerkszeugen) in Steyr (wozu das Rohmaterial aus Steiermark bezogen wird), durch Herstellung von Baumwollgeweben um Linz (60) und die Bierbrauerei in Linz und Zipf.

3. Im Herzogtum Salzburg beschränkt sich das Großgewerbe auf die chemischen Produkte und Marmorarbeiten in Salzburg und Umgebung. Hallein verfrachtet seit Jahrhunderten viel Salz.

4. Wie Oberösterreich zeichnen sich auch die Herzogtümer Steiermark und Kärnten infolge ihres Erzreichtums durch Eisenindustrie aus. Großartige Stahlhämmer, Walzwerke, Nagelschmieden, Sensen- und Sichelfabriken finden sich in Bruck und Leoben, Rottenmann und Mürzzuschlag. Graz (135), die steierische Hauptstadt, hat ferner hervorragende Papier- und Fahrräderfabrikation. — In Kärnten ist der Hauptsitz der Eisenindustrie Klagenfurt. Außerdem liefert dieses Land Bleiweiß.

5. Am wenigsten Industriegebiet ist unter den Alpenländern Österreichs (neben Salzburg) die gefürstete Grafschaft Tirol, deren ursprünglich bajuwarische Bewohner — wie in ihrem Stammlande auch — mehr zur landwirtschaftlichen Tätigkeit hinneigen. Nur einzelne gewerbliche Erzeugnisse treten dort hervor. So haben Innsbruck, Jenbach und Fulpmes im Stubeital etwas Eisenindustrie. Im Eisack- und besonders im Grödnertal fertigt man, wie schon erwähnt, Kunstschnitzereien. Im welschen Tirol aber, wo der Maulbeerbaum ohne Pflege gedeiht, treibt man zu Trient und Rovereto Seidenweberei.

6. Im Gegensatze zu Tirol ist das räumlich beschränkte alemannische Vorarlberg, wie schon erwähnt, ungemein gewerbtätig. Dort

blüht in allen größeren Orten die Baumwollindustrie, besonders in Bludenz, Feldkirch und Bregenz.

2. Die Karstländer.

a) Allgemeines. Sie umfassen Krain, das Küstenland, Kroatien, Slavonien und Dalmatien, ferner die Herzegowina und Bosnien (letzteres auch Okkupationsgebiet genannt). Diese Landesteile werden größtenteils von slavischen, weniger von romanischen Völkern bewohnt und das Deutschtum ist hier äußerst schwach vertreten. (Sprachinsel von Gottschee in Krain.) Die geistige Bildung steht vielfach tief, vor allem in Kroatien und in Dalmatien. — Der Ackerbau deckt trotz günstiger klimatischer Verhältnisse den Brotbedarf nicht. Auch herrscht Waldarmut mit Ausnahme des sehr forstreichen Slavonien und Bosnien. Vielfach gedeihen schon Südfrüchte, so in Görz-Gradiska, im Küstenland und in Dalmatien; am unteren Isonzo baut man Reis. Slavonien liefert große Mengen von gedörrten Zwetschgen und Zwetschgenschnaps (Sliwowitz). Auch Wein wird viel erzeugt, vor allem in Istrien und Dalmatien, dessen Rotweine zum Verschnitt bis nach Frankreich ausgeführt werden. — Wichtiger als die Viehzucht (Ziegen und Schafe) ist für einige Karstländer, nämlich das Küstengebiet und Dalmatien, der Fischfang. — An nutzbaren Mineralien gewinnt man zu Idria in Krain viel Quecksilber, in Istrien Marmor und Seesalz, in Dalmatien wiederum Seesalz und Asphalt. — Die Industrie ist in den Karstländern wegen des Mangels an Kohlen und der niedrigen Bildungsstufe der Bevölkerung wenig entwickelt. Dagegen wird viel Handel getrieben.

b) Einzelländer. 1. Im Herzogtum Krain bestehen in der Nähe der Hauptstadt Laibach mehrere Eisenhämmer, Walzwerke und Nagelfabriken.

2. Im Küstenland ist die großgewerbliche Tätigkeit hauptsächlich auf Triest (135) und Görz beschränkt. Dort bestehen Kerzenfabriken, Seifensiedereien, Petroleumraffinerien, Reisschäl- und Konservenfabriken, Baumwoll- und Seidenspinnereien. Zudem treibt man in Triest lebhaften Schiffsbau. Von größter Wichtigkeit für Gesamtösterreich ist diese Stadt ferner durch ihren Seehandel. Zwar erschwert der steil abbrechende Karst den Verkehr mit dem nächsten Hinterland, zwar ist dieses wenig fruchtbar und stört die von ihm herunterstürzende kalte Bora vielfach die Segelschiffahrt. Aber Triest ist der Endpunkt der einzigen natürlichen Verkehrslinie von der Ostsee zur Adria: Oder-Weichseltiefland — Marchlauf — Wien — Semmering — Mur — Savetal — Karst. Das Hauptfeld des Seehandels von Triest ist das östliche Mittelmeer und das Südgebiet des Schwarzen Meeres, also die nähere Levante. Hier ist die Zentrale des „Österreichischen Lloyd", der 1836 aus kleinen Anfängen erwuchs und dessen mehr als 70 Dampfer nunmehr den Piräus,

Korinth, Saloniki, Konstantinopel, Odessa, Trapezunt, Smyrna, Beirut und Alexandria anlaufen, auch nach Ostindien, Ostasien und Südamerika verkehren und der an allen bedeutsamen Handelsplätzen Agenten hält, welche die Gesellschaft beständig über Verkehr, Warenpreise, Ernteaussichten usw. unterrichten. Oft genügen die Lagerräume Triests dem Großverkehr nicht mehr. Man hat daher auch Fiume in den Bereich des Triester Handels gezogen. Haupthandelsartikel sind: Getreide, Zucker, Kaffee, Petroleum, Olivenöl, Rauchwaren. Jährlicher Verkehr über 20 000 Schiffe mit 5 Millionen t. — Österreichs Kriegshafen an der Adria ist Pola an der Südspitze Istriens. — Görz, „das österreichische Nizza", wird — gleich Abbazia und der Insel Lusin — als klimatischer Kurort neuerdings viel besucht.

3. Für das Königreich Dalmatien ist neben der Seefischerei die Küstenschiffahrt bedeutsam. Hafenorte sind dort die Hauptstadt Zara, Spalato und Cattaro (auch Kriegshafen).

4. Wie in Dalmatien finden sich auch im Königreich Kroatien-Slavonien erst Ansätze zu einer bedeutenderen Industrie. Nur in Fiume, der einzigen Seestadt der ungarischen Krone, das den Handel zwischen der Adria und Ungarn vermittelt, finden sich Tabak- und Reisschälfabriken sowie Petroleumraffinerien. Dort ist ferner der Sitz der Reedergesellschaft Adria, die Verbindungen nach Südeuropa, Nordafrika, England und Brasilien unterhält. Lebhaft ist der Handel auch in Agram, an der Straße von Budapest nach der Adria gelegen. Neben Getreide, das besonders in den warmen Tälern Slavoniens zwischen Drau und Save gedeiht, kommen Mastschweine und Faßdauben aus den Landstrichen der großen Eichenwälder zur Ausfuhr.

5. Sehr viel mehr Gewerbe als in Dalmatien und Kroatien-Slavonien treibt man in Bosnien und in der Herzegowina. Wenn man auch vielfach bloß Kleinbetriebe für Teppiche, Decken, Gold- und Silberstickereien sowie Waffen trifft, so entfaltet sich doch auch in den größeren Städten, wie Sarajewo, Banjaluka und Mostar, bereits eine ansehnliche Fabriktätigkeit (Herstellung von Tabakerzeugnissen, Teppichen und Bier). Österreich-Ungarn hat eben zur Hebung von Industrie und Verkehr im Okkupationsgebiet außerordentlich viel geleistet, unter anderem auch durch den Bau von 6000 km Straßen und über 1000 km Eisenbahnen.

3. Sudetenländer.

a) Allgemeines. Zu ihnen gehören Böhmen, Mähren und österreichisch Schlesien. Die Bewohner sind aus Tschechen, Deutschen und wenigen Polen gemischt. Die Naturausstattung ist im großen und ganzen außerordentlich günstig und wird sorgfältig ausgenützt. Nur Schlesiens Boden ist weniger ergiebig; Böhmen und Mähren aber sind

wahre Kornkammern. Dort sind das Elbetal und Egerland, hier die Hanna und das Kuhländchen besonders fruchtbar. Trotz der dichten Bevölkerung kann Böhmen Roggen, Kartoffeln und Hafer, Mähren alle Körnerfrüchte in bedeutenden Mengen ausführen. Ferner treibt man Obst- (Äpfel und Zwetschgen) und Weinbau, letzteren um Melnik an der Elbe und Nikolsburg in Südmähren. Dort wird auch viel Gemüse (Gurken) gepflanzt. Böhmen und Mähren erzeugen außerdem allein im Elbetal und bei Brünn $^9/_{10}$ des Ernteertrags an Zuckerrüben von Österreich (ohne Ungarn). Daneben gedeihen Hanf und Flachs und weltberühmter Hopfen bei Saaz an der Eger. Auch an Wald ist kein Mangel und es gelangen beträchtliche Mengen von Werk-, Bau- und Brennholz zur Ausfuhr. — An Vieh züchtet man in Böhmen und dem Kuhländchen viele Rinder, in der Hanna starke Pferde, in Mähren und Schlesien Schafe mit gesuchter Wolle.

Ebenso reich gesegnet und mannigfaltig wie die Landwirtschaft ist auch der Bergbau in den Sudetenländern. Böhmen allein liefert fast die Hälfte aller Bergwerksprodukte Österreichs und zwar besonders Kohle und Eisen. Sie finden sich jedoch, im Gegensatze zu Deutschland, nur ausnahmsweise in unmittelbarer Nähe beieinander. Steinkohlen gräbt man in Böhmen bei Buschtehrad, Kladno und Pilsen; in Mähren bei Ostrau, in Schlesien bei Karwin. Braunkohlen finden sich südlich vom Erzgebirge besonders bei Brüx und Teplitz.[1]) Eisen gibt es besonders bei Pilsen und westlich von Prag sowie bei Adamstal in Mähren. Silbererze gewinnt man im böhmischen Anteil des Erzgebirges, Blei bei Przibram, Graphit in Mähren und bei Budweis. Auch Porzellanerde und Halbedelsteine (Achate, Amethyste, Topase) gewinnt man in Böhmen. Nur das Salz fehlt den Sudetenländern. Weltberühmt sind endlich noch die Mineralquellen Böhmens: Karlsbad, Gießhübl, Marienbad, Franzensbad, Teplitz. Ihre Wasser bilden auch einen hervorragenden Ausfuhrartikel.

Reichtum an Kohle und Eisen, zahlreiche Wasserkräfte, dichte Bevölkerung und reichverzweigte Verkehrslinien haben Industrie und Handel in den Sudetenländern auf eine hohe Stufe gehoben. Vor allem ist dies in Nordböhmen der Fall, von wo aus die Erzeugnisse auf der Elbstraße auch leicht nach Deutschland und den überseeischen Absatzgebieten gebracht werden können.

b) Einzelländer. 1. Die Hauptstadt des Königreichs Böhmen Prag (202) ist auch wirtschaftlich hochbedeutsam. Es liegt im Herzen des Landes am Knotenpunkt der Straße von der Elbe zur Donau, von Franken und dem Egergebiet nach Schlesien. Prag stellt Metall-,

1) Davon gelangt ein beträchtlicher Teil über den Elbhafen Aussig zur Ausfuhr nach dem Norden Deutschlands, ähnlich wie die böhmische Steinkohle viel nach dem Süden Deutschlands exportiert wird.

Textil- und chemische Fabrikate her, hat starken Handel mit allen Landesprodukten und bedeutenden Warenumsatz zu Wasser nach Sachsen, Magdeburg und Hamburg. Wie in Prag ist in Gesamtböhmen die Webwarenerzeugung (Rumburg, Reichenberg, Trautenau) und die Herstellung von Metallwaren (Pilsen), ferner die Glaswaren- (Gablonz, Aussig), Porzellan- (Karlsbad) und Zuckerindustrie (Elbetal zwischen Pardubitz und Kolin) stark ausgebildet. Außerdem erzeugt Böhmen noch viel Bier (Pilsen)[1]) und Musikinstrumente.

2. In Mähren blüht wegen der dortigen Schafzucht die Wollwarenfabrikation (Tuche, Loden) hauptsächlich in der Hauptstadt Brünn (110), die Industrie in Baumwoll-, Halbwoll- und Leinenstoffen in Nordmähren (Sternberg, Schöneberg). Hervorragend sind ferner die Rübenzuckerfabrikation im Marchtale sowie die Eisenwaren- und Ledererzeugung wiederum in Brünn.

3. Auch das Herzogtum Schlesien betreibt alle Großgewerbe Mährens: Textilindustrie in der Landeshauptstadt Troppau, sodann in Bielitz, Jägerndorf und Freiwaldau, Eisenwarenfabrikation bei Teschen und endlich Herstellung von Rübenzucker.

4. Die Karpathenländer.

a) Allgemeines. Sie umfassen Ungarn, Galizien und die Bukowina. Die Bevölkerung ist bunt gemischt. In Galizien wohnen Polen und Ruthenen, in der Bukowina Ruthenen, Rumänen und Deutsche, in Ungarn Magyaren (fast die Hälfte des Volkes) in der Ebene, Slovaken, Rumänen und Deutsche in den Randgebieten. Der im allgemeinen niedrige Stand der geistigen Kultur in den Karpathenländern kommt auch im Wirtschaftsleben zum Ausdruck.

Ihre nationalökonomische Bedeutung beruht, obwohl der Ackerbau keineswegs mit der Sorgfalt betrieben wird wie etwa in Deutschland, im wesentlichen auf der Landwirtschaft. Die fruchtbarsten Strecken bilden die kleine oder oberungarische Tiefebene, das Banat und die Bacska in der großen oder niederungarischen Tiefebene und das nördliche Galizien. Sie liefern sehr beträchtliche Mengen Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hafer und Kartoffeln zur Ausfuhr. Ungarn ist ferner das erste Weinland der Monarchie (Tokayer, Ruster, Ofener, Erlauer). Obst exportieren alle Karpathenländer. Hanf gedeiht vortrefflich in Galizien, Tabak in Ungarn. Auffallend ungleich ist die Verteilung des Waldes. In den ungarischen Tiefebenen und im östlichen Galizien herrscht Holzmangel; dagegen führt man aus Westgalizien und der Bukowina Massen von Bauholz aus. — Wie dem Ackerbau sind die Karpathenländer auch der

1) Von der 21 Millionen hl betragenden Bierproduktion der Monarchie entfallen auf Böhmen allein 9 Millionen hl im Jahre.

Viehzucht günstig. Vor allem eignen sich Ungarn und Galizien durch weitgedehnte Grasflächen zur Pferde- und Rinderzucht und die dortigen Eichenwälder erleichtern ihrer Früchte wegen, ebenso wie in Slavonien, die Schweinemast. — Endlich sind die Karpathenländer auch mit nutzbaren Mineralien reich ausgestattet. Kohle gräbt man in Ungarn (Fünfkirchen und Oravitza) und Galizien (Krakau). Das ungarische und siebenbürgische Erzgebirge bergen reiche Schätze an Gold (Kremnitz und Schemnitz), Silber und Blei. Weltberühmt sind die Steinsalzlager von Wieliczka und Bochnia am Nordhang der Karpathen und in der Marmaros in Ungarn. Außerdem wird in Galizien Erdöl in steigenden Mengen gewonnen, so daß Österreich-Ungarn eines der ersten Petroleumländer der Erde ist (jährlich über 2 Millionen dz).

Im Verhältnis zu den reichen Erträgnissen der Landwirtschaft und des Bergbaues in den Karpathenländern sind Industrie und Handel dort noch wenig entwickelt. Nur in Ungarn sind beide in beachtenswertem Aufsteigen begriffen.

b) Die Einzelländer. Auch im Königreich Ungarn ist der politische Mittelpunkt zugleich der industrielle Hauptort des Landes. Budapest (720) liegt nicht bloß nahe dem Zentrum von Ungarn, sondern ist auch der wichtigste Straßen- und Bahnkreuzungspunkt und der erste Stapelplatz der Donauschiffahrt des Landes. Es betreibt den Bau von Maschinen und Flußschiffen, Müllerei, Schaumwein-, Spiritus- und Lederfabrikation sowie den Druck von Baumwollstoffen. Dazu hat es hervorragenden Handel in Getreide, Wein, Öl, Vieh und Wolle. Auch als Meß- und Börsenplatz ist es von Wichtigkeit. — Spiritusfabriken haben ferner Szegedin (100), Arad (55), Raab und Temesvar. Durch Tabakindustrie sind Preßburg (62), Debreczin (72) und Klausenburg, durch Herstellung von Tuch- und Lodenstoff Hermannstadt und Kronstadt bemerkenswert. Endlich stellt wiederum Preßburg viel Dynamit her.

2. Das Königreich Galizien hat infolge seines Erdölreichtums Petroleumraffinerien und ferner Tabakfabriken in seiner Hauptstadt Lemberg (160) sowie Tuchindustrie in Biala. Beachtenswert ist ferner der Handel mit Landesprodukten und der Durchgangshandel zwischen Österreich und Rußland in Brody und Tarnopol.

3. Im Herzogtum Bukowina (Hauptstadt Czernowitz) beschränkt sich das Großgewerbe auf einige bedeutendere Lederfabriken, Petroleumraffinerien, Sägewerke, Dampfmühlen und Branntweinbrennereien.

Die Schweiz.

1. Ihre Binnenlage und deren wirtschaftliche Wirkungen.

Die Schweiz ist reines Binnenland. Nirgends stößt sie ans Meer, nirgends besitzt sie unmittelbare Schiffsverbindungen mit diesem. Von den vier Großmächten Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich lückenlos umschlossen, fehlt ihr jener breite, sichere Ausgang nach der Ferne, welchen der Ozean vermittelt, jener unwiderstehliche Anreiz zum Handel, den das Meer schon seit alters auf die Völker ausübt, mangeln ihr jene Vorteile, welche der Seehandel von jeher und neuerdings in besonders gesteigertem Maße den Kulturnationen brachte. So machen sich denn auch im Wirtschaftsleben der Schweiz alle Nachteile der reinen Binnenlage eines Staates geltend. Und zwar zunächst durch die Erschwerung der Einfuhr. Wie die Kohlen so erhält die Schweiz auch das Getreide und weitaus die meisten Lebensmittel und Rohstoffe zu sehr viel ungünstigeren Bedingungen als Küstenländer mit eigenen Seehäfen und eigner Reederei, deren Großgewerbe durch die Bahnfracht wenig oder vielleicht auch gar nicht belastet sind. Diese Frachtverteuerung beeinflußt nun weiterhin die Auswahl der Hauptindustrien in der Schweiz, indem sie dieselben ganz wesentlich einschränkt. Man muß hier hauptsächlich überseeische Rohstoffe verarbeiten: Baumwolle, Wolle, Seide usw., deren Bezug der langen Seefracht wegen dem Schweizer annähernd die gleichen Preise kostet wie dem Fabrikanten der angrenzenden Länder. Dabei werden gerade die kostbarsten Rohstoffe, nämlich Seide, Gold und Silber, bevorzugt, für deren Preis die Frachtverteuerung überhaupt nur wenig ins Gewicht fällt. Außerdem liefern die in der Schweiz vorzugsweise betriebene Stickerei, Spitzenweberei und Uhrenfabrikation bei kleinstem Volumen die feinste und kostbarste Arbeit, bei welcher der Stoff überhaupt nur ein geringes des Wertes ausmacht und die Frachtunkosten gleichfalls weniger betragen. — Endlich ist das Wirtschaftsleben der Schweiz von der Zollpolitik seiner Nachbarstaaten eingezäunt und leidet mit Ausnahme der Maschinenfabrikation stark unter deren Schutzzöllen. Die Schweizer Industrie wird dadurch gezwungen, einerseits weiter entlegene Absatzgebiete aufzusuchen, für die sie in bezug auf Fracht und

Spesen zu annähernd gleichen Bedingungen arbeiten kann, wie ihre Konkurrenten. Anderseits bleibt ihr oft genug keine weitere Wahl als die Verlegung ihrer Betriebe ins Ausland[1]) und die Gründung von auswärtigen Zweiggeschäften, vor allem in Baden, im Elsaß und in Österreich. Daß außerdem die Schweiz infolge ihrer Binnenlage und des Mangels einer Flotte auf Kolonien verzichten muß, bedarf kaum der Erwähnung. — Anderseits freilich bedingt die binnenländische Lage der Schweiz ihren Charakter als Zwischen- oder Übergangsland und damit einen starken Durchgangsverkehr hauptsächlich vom Nordwesten zum Süden Europas. Weist doch die nordsüdliche Achse der Republik einesteils auf das deutsche Rheingebiet, die Niederlande und England hin, anderenteils durch Norditalien zum Golf von Genua. Außerdem vermittelt die Arlberglinie die von Frankreich und dem Genfer See, von Bern und Zürich kommende Waren- und Personenbewegung nach Österreich und Südosteuropa. Der durch die Schweiz flutende Verkehr muß aber naturgemäß um so stärker sein als die kleine Republik mitten unter die vier Großstaaten Deutschland, Frankreich, Österreich und Italien eingeschoben ist. In der Tat beträgt der Transit dort nicht weniger als jährlich 400000 t im Werte von annähernd 480 Millionen Mark, wovon bis zur Eröffnung der Simplonlinie volle $^7/_{10}$ auf den Gotthardverkehr entfielen.

2. Die wirtschaftlichen Beziehungen der Schweiz zu ihren Grenzländern.

Die wirtschaftlichen Beziehungen der Schweiz zu ihren Nachbarländern sind, wie auch anderswo, von vier Umständen abhängig: 1. von der Beschaffenheit der Grenzsäume; 2. der Größe und Einwohnerzahl der Grenzstaaten; 3. der industriellen Leistungsfähigkeit der letzteren; 4. der Zahl und Art der Verkehrswege nach ihnen hin.

Diese Voraussetzungen erfüllt Deutschland in ungleich höherem Maße als die übrigen Grenzstaaten und so gestaltet sich denn auch seine Verbindung mit der Schweiz ganz besonders leicht und lebhaft. Gerade nach unserem Vaterlande zu ist die Schweizer Grenze durchaus offen. Längs des Bodensees und des überaus wegsamen Rheintales vermitteln Rorschach und Romanshorn, Konstanz, Schaffhausen und Basel auf das bequemste die Verknüpfung zwischen der Schweiz und uns. Dazu ist der Hauptteil der Schweizer Bevölkerung seiner alemannischen Herkunft wegen nach Sprache, Volksart und gewerblicher Betriebsamkeit aufs engste mit Deutschland verbunden. Ferner übertreffen die benachbarten deutschen Staaten: Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen die Schweiz beträchtlich an Bevölkerungsdichte. So erklärt es sich, daß von dem Gesamt-

1) So u. a. auch die Fabrikation der allbekannten Suppenwürze von Maggi.

handel dieses Landes — er betrug 1905 in der Einfuhr über 1100, in der Ausfuhr 780 Millionen Mark — nahezu $^1/_4$ auf Deutschland, aber nur $^1/_7$ auf Frankreich, $^1/_{10}$ auf Italien und etwa $^1/_{20}$ auf Österreich entfiel. — Gegen Frankreich wird die Schweiz zwar durch den Jura begrenzt. Aber außer der burgundischen Pforte im Norden und dem Rhonedurchbruch im Süden vermitteln vier Bahnlinien durch die steilen Wälle dieses Gebirges hindurch den Verkehr nach Westen. Die Alpenlandschaft Savoyen jedoch ist mit dem Genfer See durch lebhafte Schiffahrt sowie mit Genf und dem Wallis außerdem durch eine Gürtelbahn verbunden. Trotzdem ist neuerdings der schweizerisch-französische Warenverkehr und zwar hauptsächlich wegen der französischen Absperrungszölle erheblich zurückgegangen.

Von Italien wird die Schweiz durch die gewaltigen Kämme der Bündner-, Tessiner- und Walliseralpen geschieden. Indessen werden diese durch eine Verkehrslinie ersten Ranges, die schon erwähnte Gotthardbahn, ferner durch die Simplonbahn (von Brieg nach Domodossola) durchbrochen. Die früher wichtigen Poststraßen des Simplon, Lukmanier, Splügen, Julier, Maloja und Berninapasses haben ihre Bedeutung als internationale Verkehrslinien gänzlich eingebüßt. Weil die angrenzenden Teile Italiens eine sehr dichte, bedürfnislose Bevölkerung und weiterhin infolge ihres milden Klimas einen üppigen Pflanzenwuchs besitzen, findet zwischen Italien und der Schweiz, namentlich auf der Gotthardbahn, ein lebhafter Personen- und Warenaustausch statt. Italien gibt nicht bloß von seinem Menschenüberschuß an die Schweiz ab, sondern versorgt diese auch mit Schlachtvieh, Geflügel, Eiern, Wein, Reis, Südfrüchten und Seide.

Auch die schweizerisch-österreichische Grenze wird, abgesehen von der Arlberglinie, von schwer gangbaren Alpenzügen gebildet. Nur die Poststraße durch das Inntal kommt wesentlich noch in Betracht. Aber das Engadin ist von der übrigen Schweiz durch hohe Gebirge abgeschnitten und sowohl Graubünden als Tirol sind zu dünn bevölkert, als daß sie einen lebhafteren Verkehr gegenseitig hervorrufen könnten.

3. Bevölkerungsmischung in der Schweiz und deren Folgen.

Deutlich kommt der Charakter der Schweiz als Zwischen- und Vermittlungsland in der Bevölkerungsmischung zum Ausdruck. Hier berühren sich die Hauptvertreter der germanischen und romanischen Völker. $^7/_{10}$ der Schweizer — es sind insgesamt $3^1/_3$ Millionen Seelen — gehören dem deutschen Sprachstamme an. Von dem Reste sprechen wiederum $^7/_{10}$ französisch und wenig mehr als $^3/_{10}$ italienisch. Jede Nationalität bevorzugt die ihr örtlich und sprachlich nächstliegenden Orte: die Deutschen Basel,

Zürich, St. Gallen und Bern; die Franzosen Genf und Lausanne; die Italiener das Tessin; die Österreicher St. Gallen und Zürich.

Die eingeschobene Lage der Schweiz und ihre den Fremden schützenden Gesetze haben einen starken Zudrang von Ausländern zur Folge. Nahezu jeder neunte Mann im Alter der stärksten Erwerbsfähigkeit stammt hier aus der Ferne. Dieser Zudrang von Ausländern führt neben manchen unerwünschten Elementen doch auch viele durch Tatkraft und Begabung ausgezeichnete Leute herbei. Solange die Schweiz die Kraft besitzt, den Zuzug an Fremden sich an- und einzugliedern, wird ihr dieser von Vorteil sein. Denn er kann dazu beitragen, die einheimische Bevölkerung vor dem Stillstand und Zurückbleiben im wirtschaftlichen Leben zu bewahren, dem vor allem die Bewohner von Gebirgsländern ausgesetzt sind.

4. Die Bodengestalt der Schweiz in ihren Beziehungen zum Wirtschaftsleben.

Die Bodengestalt der Schweiz bietet der wirtschaftlichen Betätigung mehr Hemmnisse als Vorteile. Man ist gewöhnt, die Schweiz in der Hauptsache als echtes Alpenland zu betrachten. Und das mit Recht; denn $^7/_{10}$ ihres Bodens decken Gebirge. Das obere Rhone- und das Vorderrheintal scheiden sie in einen Nord- und Südflügel. Jenen gehören das landschaftlich überaus großartige Berner Oberland (Jungfrau 4200 m, Finsteraarhorn, Mönch, Eiger, Schreckhorn), die Vierwaldstätter Alpen mit Pilatus und Rigi, die Glarner Alpen mit Tödi und Glärnisch sowie die Thuralpen mit dem Sentis an; diesen setzen die Walliser Alpen (Monterosa 4600 m und Matterhorn), sowie die Tessiner und Graubündner Alpen (Brenner- und Silvrettagruppe beiderseits des obersten Inn) zusammen. Zwischen den Hochalpen (Berner, Walliser, Bündner und Tessiner Alpen) und den ihnen vorgelagerten niedrigeren Bergzügen ergeben sich in wirtschaftlicher Hinsicht einschneidende Unterschiede. Die ersteren sind nur durch einzelne Talrinnen wegbar: die Furchen des Rhones und Rheines, der Aar, Reuß und des Ticino — und dem Verkehre nur auf wenigen Pässen und Kunststraßen erschlossen. Von ihnen führen von Norden nach Süden der Große St. Bernhard (2500 m, Rhone-Dora-Baltea), der Simplon (2600, Rhone-Langensee), der Gotthard (2100, Reuß-Tessin, nur hier kann die mittlere Schweiz mit einem einzigen Anstieg überschritten werden), die Gemmi und der Berninapaß (Inn-Adda). Von Osten nach Westen dagegen weisen die Furka (Reuß-Rhone), Grimsel (Reuß-Aar) und der Oberalppaß (Reuß-Rhein.) Da am St. Gotthard eine bedeutsame südnördlich verlaufende Verkehrslinie (Reuß-Tessin) mit einer ostwestlich ziehenden (Furka-Oberalp) zusammentrifft und sich

hier zugleich die Hochgebirgsmassen schmal zusammenschnüren, wurde jener schon von der Natur zur wichtigsten Übergangsstelle der Schweiz gestempelt. An wirtschaftlicher Tätigkeit lassen die Hochalpen nur Forst- und Almenwirtschaft zu. — Die niedrigeren Schweizer Berge sind zwar durch ihren Reichtum an ausgedehnten Seen, dem Vierwaldstätter, Thuner und Brienzer, Genfer und Züricher See und stark eingerissenen Flußrinnen ungleich besser wegbar als die Hochalpen; auch sind ihre Hänge und Talsohlen sehr viel ertragsfähiger (selbst Obst und Wein) und durch ihre Wasserkräfte der Industrie in hohem Maße nutzbar. Trotzdem bereitet auch hier die Anlage der notwendigen Verkehrswege große Schwierigkeiten. Man denke nur an die Brünigstraße zwischen Vierwaldstätter und Brienzer See oder an den Kunstbau der Axenstraße an den Steilwänden des Vierwaldstätter Sees!

Auch die Falten des Schweizer Juras, die sich zehn-, ja zwölffach nebeneinanderreihen, sind, obwohl sie im Mittel bloß 1300 m hoch aufsteigen, der Naturproduktion wie dem Verkehre an sich wenig günstig. Ihr rauhes Klima und ihre Wasserarmut hindern den Bodenanbau, und die Verkehrslinien sind oft zu weiten Umwegen gezwungen, bis sich ihnen ein Ausweg aus den Längstälern zwischen den weithingestreckten Bergkämmen bietet.

Nur das Hügelland der Flachschweiz kommt wegen seiner geringen Höhe (500 m), seines milden, feuchten Klimas und seines ertragfähigen Bodens der Landwirtschaft, wegen seiner vielfachen Wasserkräfte und seiner allgemeinen Zugänglichkeit der Industrie sowie dem Verkehr durchaus entgegen. Hier pulsiert denn auch das wirtschaftliche Leben der Schweiz am kräftigsten.

5. Das Klima und dessen Einfluß auf die Naturproduktion.

In klimatischer Beziehung gehört die Schweiz so recht dem Übergangsgebiet vom Seeklima Nordwesteuropas zum Landklima des europäischen Ostens an. Bald beherrscht der Regenreichtum Englands, bald die Eiseskälte Rußlands hier den Winter. — Ähnlich wie in den österreichischen Alpenländern berühren sich auch auf diesem räumlich so beschränkten Gebiete alle Klimagürtel Europas vom mittelländischen bis zum polaren der Gletscherwelt.[1]) Daher sind auch alle Kulturpflanzen unseres Erdteils in der Schweiz vertreten.

1) Lugano hat bei 275 m Seehöhe eine mittlere Jahrestemperatur von 11½, St. Gallen bei 660 m eine solche von 7½, Davos bei 1550 m von 3°, Bernhardin bei 2100 m von ½° C.

Im ganzen ist die Republik ein Gebiet starker Niederschläge. Und zwar, weil hier auch die Westwinde Regen und Schnee bringen und weil ihnen infolge der nordwestlichen Abdachung des Landes die Täler leicht Zutritt gewähren. Am meisten Niederschläge erhalten die Westseite des Schweizer Juras, die Berner und Graubündner Alpen sowie der Gotthard. Daneben finden sich aber auch auffallend regenarme Landstriche, denen die ihnen vorliegenden Bergmauern die Niederschläge vorwegnehmen. Hierher gehören das sonnenwarme Gebiet des mittleren Wallis, wo eine an das Mittelmeer erinnernde Pflanzenwelt gedeiht; ferner die Gegend vom Genfer bis zum Neuenburger See, welche im „Regenschatten" des Juras liegt und in Waadt viel Getreide, am Genfer, Neuenburger und Bieler See an geschützten Lagen sogar guten Wein baut. Die nach Süden geöffneten Tallandschaften von Tessin und Graubünden erhalten zwar bedeutend mehr Niederschläge, aber sie sind vor den Nordwinden geschützt und haben deshalb gleichfalls ein so mildes Klima, daß z. B. Lugano Winterkurort ist.

Die reichen Niederschläge der Schweiz vermögen die Graswirtschaft (ausgedehnte Wiesen und Weiden und starken Anbau von Futterpflanzen) um so mehr zu begünstigen, als der warme und trockene Föhn die winterliche Schneedecke in den Tälern und an den Berghängen ungemein rasch zum Schmelzen bringt, dadurch die Vegetationsdauer verlängert und auch auf den höheren Gebieten der Schweiz noch landwirtschaftlichen Betrieb zuläßt (Alpenweiden bis an 3000 m Höhe). Von den 30 000 qkm Kulturland der Schweiz werden rund ⅔ für die Viehzucht ausgenützt. So kommt es, daß man in dem kleinen Lande, das vom Deutschen Reiche an Flächeninhalt um ½ Million qkm übertroffen wird, doch 1½ Millionen Rinder zählt, von denen wiederum mehr als die Hälfte Milchkühe sind. Den gesamten Milchertrag schätzt man im Jahre auf 175 Millionen Mark oder ⅕ der ganzen landwirtschaftlichen Produktion der Schweiz. Aus Milchprodukten werden im Jahre gelöst: für Käse rund 65, für kondensierte Milch und Kindermehl (von Nestle) und Butter je 28 Millionen Mark. Davon wurden in den letzten Jahren durchschnittlich ausgeführt: Käse für 35, kondensierte Milch usw. für 24, Butter für ⅕ Millionen Mark. — Hauptkäsesorten sind Emmenthaler und Gruyère oder Greierz aus dem Saanetal; daneben zählt man noch 20 Arten andere, von welchen aber bloß die Spalenkäse der Urkantone zur Ausfuhr gelangen. Im Vergleich zur Rinderzucht ist jene der Pferde, Schafe und Ziegen gering. Dagegen hat sich die Zahl der Schweine in der Schweiz durch die beständige Zunahme der Molkerei, deren Abfälle sich als Nahrung für diese Tiere sehr vorteilhaft verwerten lassen, und durch die niedrigen Getreidepreise (besonders auch für Mais) innerhalb der jüngsten 40 Jahre verdoppelt (weit über ½ Million Stück). Der Gesamtwert des Schweizer Viehbestandes bemißt sich auf nahezu ½ Milliarde Mark.

Im Dienste der Viehzucht steht auch der verhältnismäßig recht geringe Ackerbau der Schweiz, dessen Erträgnisse neuerdings, wo amerikanischer und russischer Weizen billig zur Einfuhr kommt, vielfach als Viehfutter und Streu verwendet werden. Bei dem regenreichen Klima und den schweren Böden des Landes lohnt sich vor allem der Anbau von Dinkel oder Spelz — besonders in der welschen und flachen Schweiz —, in den höheren Lagen auch von Hafer. So gering ist aber der Körnerertrag, daß für volle 210 Tage des Jahres Getreide im Werte von ungefähr 80 Millionen Mark eingeführt werden muß. — Die Kartoffelernte entspricht annähernd dem Nahrungsbedarf des Landes. Die angebauten Rüben dienen ausschließlich als Viehfutter, der Tabakbau trägt jährlich kaum 800 000 Mk. ein und auch ihren Bedarf an Hopfen, Flachs, Mohn und Zichorie muß die Schweiz durch Einfuhr decken. — Der Weinbau hat, wie teilweise schon bei Schilderung der Klimaverhältnisse angedeutet wurde, zwei Hauptsitze: 1. die sonnigen Talseiten der südlichen Kantone mit ihrer fast mittelmeerischen Temperatur und die wettersicheren Gestade der größeren Seen in der Südwestschweiz; 2. einzelne Landstriche in der Ostschweiz, besonders am Nordufer des Züricher Sees, um Winterthur nach dem Rheine hin, um St. Gallen, Basel, am Wallensee und im Aargau. Insgesamt erzeugt die Schweiz alljährlich um etwa 40 Millionen Mark Wein. Fast um die gleiche Summe werden aber auch fremde Weine eingeführt.

6. Die gewerbliche Tätigkeit in der Schweiz im Zusammenhange mit den natürlichen Verhältnissen.

Für die Entwickelung des Großgewerbes ist die Schweiz sowohl nach ihrer geographischen Lage (s. S. 132) als auch nach ihrer Naturausstattung und wegen ihrer Armut an Kohlen und Eisen an sich wenig geeignet. Trotzdem aber wiesen die geringen Erträgnisse des Bodenanbaues und die außergewöhnlich zahlreichen und starken Wasserkräfte die ohnedies zum Gewerbefleiß hinneigende, vorwiegend alemannische Bevölkerung von alters her auf die industrielle Tätigkeit hin. Und so ist denn auch die Schweiz trotz der Ungunst der natürlichen Verhältnisse zu einem hervorragend großgewerblichen Staate in Europa geworden. Wie im nahen Vorarlberg blüht auch hier die Baumwollindustrie (fast 2 Millionen Spindeln), die Leinen- und Wollweberei, Spitzenfabrikation, Stickerei und Seidenwarenmanufaktur. Weltberühmt sind ferner die Schweizer Uhren (man stellt alljährlich um mehr als 100 Millionen Mark her), Strohflechtereien und Holzschnitzereien. In den letzten Jahrzehnten hat sich auch die Eisen- und Maschinenindustrie (jährlicher

Export etwa 50 Millionen Mark), die Herstellung von Aluminium, die chemische Industrie (Export rund 20 Millionen Mark), die Bierbrauerei, Leder- und Papierfabrikation beträchtlich gehoben.

7. Die Schweiz als Handels- und Verkehrsstaat.

Und wie als Industrieland ist die Schweiz auch als Handelsstaat von Bedeutung. Gegenwärtig bezieht sie im Jahre für fast 1135 Millionen Mark Waren aus dem Auslande und gibt für volle 860 Millionen Mark Erzeugnisse dorthin ab. Der Charakter der Schweiz als gewerbtätiges Binnenland bringt es mit sich, daß ihre Handelsziffern ganz besonders hoch, ihre wirtschaftlichen Verhältnisse ganz besonders enge mit dem Weltmarkte verbunden und von ihm abhängig sind. „Mehr als die Hälfte ihres Gesamtbedarfs an Nahrungsmitteln und Rohstoffen aller Art bezieht die Schweiz vom Auslande, während sie anderseits etwa ein Drittel ihrer gesamten Güterproduktion nach dem Auslande abgibt. Das sind Verhältnisse, wie sie kein anderes Land aufweist." — Von Deutschland bezieht die Schweiz hauptsächlich Steinkohlen, Eisen und Eisenwaren (1905 für 38 Millionen Mark), Wollen- und Baumwollenwaren (36), Steinkohlen (25), Kleider und Wäsche (18½), Leder- und Lederwaren (16½), Edelmetall und Waren daraus (15), Bücher, Karten usw. (13), Maschinen und Maschinenteile (11), Seide und Halbseide (11), Zucker, Getreide, chemische Fabrikate. — Hingegen führt sie nach Deutschland besonders Roh- und Florettseide (35 Millionen Mark), Woll- und Baumwollenerzeugnisse (24), Taschenuhren (21), Vieh (11), Käse (9½), Häute und Felle (7) und Maschinen aus.

Die rege wirtschaftliche Betätigung in der Schweiz und vor allem der riesenhafte, außerordentlich lohnende Fremdenverkehr — im Jahre kommen durchschnittlich 1 Million Fremde dorthin, welche annähernd 100 Millionen Mark im Lande lassen — zwangen zur Anlage zahlreicher Schienenstränge und besonders auch echter Bergbahnen (Pilatus-, Rigi-, Brünig- und Jungfraubahn). So kommt es, daß die Republik ungeachtet ihrer vielen und hohen Gebirge ein so dichtes Eisenbahnnetz hat wie außer England und Belgien kein anderer Staat Europas. Und zu den 4300 km Bahnen gesellen sich wohleingerichtete Dampferlinien auf allen bedeutenderen Seen (auf dem Genfersee verkehren 20, dem Züricher See 17, dem Vierwaldstätter See 15, dem Langensee 13 Dampfer), über 6000 km Telegraphenlinien (jährlich fast 4½ Millionen Depeschen), nahe an 4000 Poststellen (162 Millionen Briefe im Jahre und 25 Millionen Fahrpoststücke), endlich 170 000 km Telephonleitungen.

8. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete der Schweiz.

1. Das Juraland.

Der Jura gehört zur Außenzone der Alpen. Er nimmt an der West- und Nordwestgrenze des Landes zwischen dem Genfer See und dem Rheine bei Schaffhausen $^1/_{10}$ der Oberfläche der Schweiz ein. An nutzbaren Mineralien bietet das wesentlich aus Kalkstein bestehende schöne Faltengebirge Marmor (Solothurn), Gips zum Bauen und Düngen, Zement und hydraulischen Kalk, Asphalt (im Traverstale, jährliche Ausfuhr über 1 Million Mark), Salz (rund 50000 t im Jahre). — Der Bodenkultur ist der Jura nicht besonders günstig, denn der Kalkboden ist wenig ergiebig, da er wegen seiner zahllosen Risse und Spalten Regen- und Schneewasser zu rasch durchsickern läßt. Die Berghänge sind daher, wenn nicht mit Tannenbeständen, deren Anpflanzung und Erhaltung man sich angelegen sein läßt, so mit mageren, wasserarmen Hutungen bedeckt. Im landwirtschaftlichen Betriebe herrscht infolgedessen Graswirtschaft und Viehzucht vor. Eine ungleich reichere Einnahmequelle als die Landwirtschaft bildet für die Bevölkerung die industrielle Tätigkeit, auf welche sie sich schon seit langem angewiesen sieht. Neben der Weberei ist besonders die Herstellung von Taschenuhren so bedeutsam, daß sich auf diesem Erwerbsgebiete die Schweiz seit einem halben Jahrhundert die erste Weltstellung errungen hat.[1]) Mehr als 50 000 Personen sind in ihm beschäftigt. Mittelpunkte der Uhrenfabrikation sind Neuenburg (Neuchâtel) (25), Locle, Chaux de Fond (40) und La TraverS. Zur Uhrenfabrikation kommt im Jura noch die Erzeugung von Spieluhren und Musikinstrumenten in St. Croix und von Schmucksachen in Genf (3 bezw. 8 Millionen Mark Jahresexport).

Dem Verkehr sind die enge nebeneinanderliegenden langen Jurafalten nicht eben günstig; sie haben die Anlage des großen Hauensteiner Tunnels südöstlich von Basel erfordert. Doch verlaufen Schienenstränge sowohl hart an beiden Seiten des Gebirges, als im Val Travers von Pourtalier nach dem Neuenburger See quer durch dasselbe.

Dem Juralande gliedern wir Genf (115) an. Am Ausgangstore der Schweiz nach Südfrankreich gelegen, ist es der wirtschaftliche und geistige Mittelpunkt der französischen Schweiz. Die landschaftlichen Reize des Sees und sein mildes Klima machen es zu einem bevorzugten Aufenthalt für Fremde, wie auch Lausanne (55) (Eisenbahnkreuzungspunkt am See), Montreux und Vevey (Handel mit Wein und Käse).

---

1) Hauptsächlich infolge der bis ins kleinste durchgeführten Arbeitsteilung. Über 150 Spezialbranchen werden unterschieden, deren jede der anderen in die Hände arbeitet und natürlich in ihrer Spezialität Vorzügliches leistet.

Außer Uhren, Gold- und Silberwaren werden hier noch physikalische Instrumente gefertigt. Ferner treibt man hervorragenden Speditions- und Geldhandel.

2. Die Flachschweiz.

Sie breitet sich als Hügel- und Flachland mit vorwiegend nordwestlicher Abdachung und reicher Bewässerung zwischen Alpen und Jura, Genfer- und Bodensee aus. Ihr Untergrund besteht aus Molasse- und Flyschschichten: Sandstein, Mergel, Kalkbänken, lockerem Sand und Kies. An Bodenschätzen werden zahlreiche Sandstein- sowie Torf- und Tonlager (aus der Eiszeit, zur Herstellung von Backsteinen, Dachziegeln und Röhren) ausgebeutet. — Die Flachschweiz hat den besten Boden des Staates. Ist doch deren umfassender Teil mit den lehmreichen Schuttmassen der eiszeitlichen Gletscher überdeckt und auch das Grundgestein gibt durch die Verwitterung recht ertragfähige Ackerkrume. Dazu kommt das treffliche Kulturland, welches Aar, Reuß und Thur in ihrem unteren Laufe angeschwemmt haben. Weil ferner dem Gebiet wegen seiner nicht allzu hohen und geschützten Lage und seiner Neigung nach Nordwesten ein günstiges Klima zukommt, so vermochte sich hier die Schweizer Landwirtschaft besonders vielseitig zu entfalten. „Die Höhenzüge sind teils bewaldet, teils von Äckern bedeckt; an den Südabhängen ziehen sich Rebengelände hin und in den breiten Talauen erfrischen weite Matten das Auge mit saftigem Grün, während ein wahrer Park von Obstbäumen im Frühling das ganze Gelände mit seinem Blütenschnee überschüttet." — Aber auch die Industrie hat in der Flachschweiz eine günstige Heimstätte gefunden. Hier blühen außer der Leinen- und Wollweberei, der Strohflechterei, der Tabakindustrie sowie der Fabrikation von Schuhwaren, Schokolade, Likören, Suppenwaren, Papier und chemischen Artikeln besonders die beiden stärksten Zweige der schweizerischen Textilindustrie: die Seiden- und Baumwollspinnerei und -weberei. — Endlich förderte die Bodengestalt der Flachschweiz die Anlage zahlreicher Verkehrslinien, welche teils diagonal von Südosten nach Nordwesten verlaufen, teils nach allen hervorragenderen Plätzen der Hochschweiz und des Juras führen. Hauptknotenpunkte des mittelschweizerischen Bahnnetzes sind Bern, Luzern und Zürich. Gemeinsam mit Basel bilden diese Städte gleichzeitig auch die hervortretendsten Industrie- und Handelszentren der Flachschweiz.

Wie Genf im Südosten das Hauptausgangstor gegen Frankreich bildet, so Basel (128) im Nordwesten die wichtigste Pforte gegen die deutschen Rheinlande. Es konnte sich daher seit alten Zeiten einen bedeutenden Speditions- und Geldhandel sichern. Zudem ist Basel durch die Weberei von Seidenbändern, die Florettspinnerei und neuerdings durch die Farbenherstellung einer der ersten Schweizer Industrieorte ge-

worden. Der Produktionswert an Seidenbändern auf schweizerischem Boden[1]) beläuft sich jährlich auf etwa 35 Millionen Mark, wovon für 30 Millionen Mark ins Ausland gehen. — An Florettfabrikaten erzeugen die Baseler Industriellen jährlich für mehr als 15 Millionen Mark (Hauptabnehmerin die Krefelder Sammetindustrie); an Farben und pharmazeutischen Präparaten über 12 Millionen Mark. — Das volkreiche Zürich (180) liegt am Vereinigungspunkte der Straßen aus Deutschland nach der Schweiz und kann zugleich mit Gotthard, Arlberg und Splügen leicht in Verbindung treten. Deshalb gestaltet sich auch sein Handel in Baumwolle, Seide, Getreide und Wein ansehnlich. Weltberühmt aber ist seine Seidenstoffweberei, Seidenzwirnerei und Seidenfärberei, ferner seine Fabrikation von Baumwollwaren. (In den letzten Jahren liefen auf Rechnung von über 80 Züricher Firmen in der Schweiz rund 35 000, im Ausland über 10000 Webstühle für Seidenstoffe, und von den fast 2 Millionen Spindeln in der Baumwollenbranche gehörte die Hälfte allein dem Kanton Zürich an.) — Bern (72), die Hauptstadt der Republik, kam ins Zentrum der Flachschweiz zu liegen und vor die gewaltigste Alpenlandschaft der Gesamtschweiz, das Berner Oberland. Es vermittelt einen starken Ein- und Ausfuhrhandel, hat bedeutenden Fremdenverkehr sowie namhafte Lederfabrikation, Strohflechterei und Wollweberei. — Luzern (35), am Vierwaldstätter See und hart am Gotthard gelegen, ist wichtiger Schiffsplatz für den Vierwaldstätter See und treibt auch Speditionshandel. Gleich Interlaken zwischen Thuner und Brienzer See ist es Hauptplatz für Fremdenverkehr. — Außerdem sind noch Freiburg an der Saane wegen seines Käsehandels und der Lederindustrie, Schaffhausen wegen des Transitverkehrs und Wagenbaues sowie die Bodenseehäfen Romanshorn und Rorschach wegen des Handels mit Getreide in der Flachschweiz zu erwähnen.

3. Die Hochschweiz.

Sie setzt sich aus den wolkenhohen und eisumschlossenen Gebirgsgruppen der südlichen Schweiz, die in der Hauptsache aus Urgesteinen bestehen, und den niedrigen, ihnen im Norden vorgelagerten Kalkbergen im Gebiete der ostschweizerischen Seen zusammen. An nutzbaren Mineralien liefert das Urgebirge Granit (in Uri und Tessin), Schiefer zu Probier- und Wetzsteinen, Dachplatten und Schiefertafeln (Wallis, Simmental, Glarus), feuerbeständige Ofensteine, Asbest, Speckstein, Serpentin und Marmor; das Kalkgebiet gleichfalls Marmor, Gips und Zement. — In den Vor- und Mittelalpen beschränkt sich die landwirtschaftliche

1) Infolge der hohen Schutzzölle auf diesen Artikel mußte ein Teil der Fabrikation auf deutsches Gebiet verlegt werden. Es laufen ungefähr 1300 Bandstühle Schweizer Firmen im Reichsland, doppelt soviel in Baden, 200 in Bregenz.

Betätigung im wesentlichen auf Viehzucht und Milchwirtschaft. Auch in den gegen Italien hin geöffneten Tälern der Südschweiz, wo doch Obst- und Weinbau in ergiebigem Maße betrieben werden könnten, wiegt ebenfalls die Viehzucht vor. — Industriell tritt die Hochschweiz beträchtlich hinter die Gebiete des Schweizer Juras und der Flachschweiz zurück. Tabakfabrikate stellt hauptsächlich der Kanton Tessin, Schnitzereien und Strohflechtereien das Berner Oberland her. Ungleich bedeutsamer indessen ist die in den Kantonen St. Gallen, Appenzell und Thurgau betriebene Stickerei und Spitzenherstellung, deren Erzeugnisse sich auf annähernd 100 Millionen Mark im Jahre bewerten. Den Mittelpunkt dieser Industrie, die gegen 55 000 Arbeiter beschäftigt, bildet die Stadt St. Gallen (52), wo außerdem noch ansehnliche Maschinenfabrikation betrieben wird. Gemeinsam mit St. Gallen machen vor allem Winterthur (26) (Baumwoll- und chemische Waren, Maschinen), Aarau (Musikinstrumente, Baumwoll- und Seidenstoffe) und Zofingen (gleichfalls Seiden- und Baumwollfabrikate) den Industriebezirk der Nordost-Schweiz aus.

Wie in den Ostalpen bewegt sich auch in der Hochschweiz der Hauptverkehr nur längs weniger Linien, deren Verlauf die S. 135 aufgeführten Täler und Pässe vorschreiben. Um diese Verkehrslinien gruppieren sich auch jene Orte der Hochschweiz, die infolge der oft überwältigenden landschaftlichen Schönheit dieser Berggegenden zu Hauptanziehungspunkten für die Fremden geworden sind: Chur am Rhein, das lebhaften Verkehr zum Boden- und Comosee (über den Splügen) unterhält; Brunnen, Altorf und Schwyz am Vierwaldstätter See mit seinen Tell-Erinnerungen; Grindelwald im Berner Oberland; Zermatt am Fuße der Walliser Bergwelt; St. Moritz, Davos und Tarasp-Schuls, Bade- und Luftkurorte von Weltruf in Graubünden; Bellinzona am Tessin; Locarno am Langensee; Lugano am Luganer See.

Frankreich und seine Kolonien.

1. Die wirtschaftliche Bedeutung der geographischen Lage Frankreichs und seine Seegrenzen.

Unter allen Staaten Europas wurde Frankreich von der Natur am meisten begünstigt. Es ist das Land der natürlichen Reichtümer.

Schon hinsichtlich seiner Lage wurde ihm eine überaus vorteilhafte Stellung zuteil. Man kann es so recht eigentlich den Randstaat des europäischen Rumpfes im Westen nennen. Wie England fand es seinen Platz am Ostgestade der Hochstraße des gegenwärtigen Weltverkehrs, des Atlantischen Ozeans. Aber es übertrifft dasselbe mit seinen 536 000 qkm nicht bloß beträchtlich an Ausdehnung, sondern ist auch bei nur 39¼ Millionen Seelen keineswegs so stark übervölkert wie manche Landstriche Englands; zudem besitzt es infolge seiner Lage mitten zwischen Aquator und Pol viel segensreichere Klimaverhältnisse und eine ungleich mannigfaltigere und ergiebigere Naturproduktion als sein Inselnachbar im Norden. Und wie Deutschland ist auch Frankreich Binnen- und Seestaat zugleich. Jedoch ist es mit dem Ozeane viel inniger verknüpft als unsere Heimat. Diese berührt sich nur an ihrer vergleichsweise kurzen Nordseite mit der See; Frankreich dagegen wendet sich mit drei seiner Flanken dem Meere zu: im Norden dem Ärmelkanal, im Westen dem Atlantischen Ozean, im Süden dem Mittelmeer. Es wird sonach von drei der wirtschaftlich bedeutsamsten Meeresstücke bespült. Auch übertrifft seine Küstenerstreckung jene Deutschlands um mehr als das anderthalbfache; sie hat volle 3200 km Ausdehnung.

Weiterhin erhält es durch seine Abdachungsverhältnisse in ungleich höherem Maße als unser Vaterland einen Zug zur See hin. Ja dieselben machen beinahe ganz Frankreich zu einem unmittelbaren Hinterlande der benachbarten Meeresteile. Denn das Land sendet seine Flüsse sowohl nach Westen zum Atlantischen Ozean (Adour, Garonne und Loire) wie nach Süden zum Mittelmeer (Rhone und Aude) und nach Norden zum Ärmelkanal (Seine und Somme). Es hat demnach allenthalben eine gleichmäßige Verknüpfung mit der See.

Ganz besonders innig ist diese aber mit dem Atlantischen Ozean, in dessen Bereich — den Ärmelkanal selbstverständlich mitgerechnet — $^4/_5$ des französischen Landes gehören.

Nun entspricht allerdings die Zugänglichkeit der Küsten keineswegs ihrer Länge. Obschon sie jederzeit eisfrei sind, kommt weiten Küstenstrecken keineswegs die Bedeutung unserer Seekante an der Nord- und Ostsee zu. Und doch gemahnen Frankreichs Küsten vielfach an die vaterländischen: so das von Dünenreihen abgeschlossene Flachgestade zwischen Somme- und Seinemündung mit den Häfen von Dünkirchen, Calais und Boulogne sowie das Marschland im Mündungsgebiete der Loire an diejenigen der Nordsee; das unfruchtbare, glatt wie mit dem Lineal gezogene Sandland les Landes zwischen Gironde und Pyrenäen und die an Strandseen reiche Mittelmeerküste westlich des Rhone an die Kanten der deutschen Ostsee. Auch an der steilen, vielumbrandeten Kreideküste der Normandie und auf der Halbinsel Cotentin mußten Menschenhände der Natur ausgiebig nachhelfen, um Hafenplätze von dem Range Dieppes, Le Havres und Cherbourgs zu schaffen. *Nur wo die Seealpen und die Granithügel der Bretagne ans Meer herantreten, mangelt es Frankreich nicht an tiefen, sicheren, landschaftlich reizvollen Häfen und Ankerplätzen.* Da liegen im Osten des Rhonedeltas Marseille, der größte Seehandelsplatz nicht bloß Frankreichs, sondern des Mittelmeeres überhaupt, und weiterhin der Kriegshafen von Toulon sowie Nizza. Der fjordähnlich zerschnittenen bretonischen Küste aber, die ihre Bewohner zu einem Volke sturmgehärteter, unternehmungsfreudiger Seeleute herangebildet hat, gehört der prächtigste Naturhafen des gesamten Landes zu: Brest.

Anderseits wiederum hat die Natur Frankreichs Seegestade für seine vielfach ungünstige Beschaffenheit dadurch entschädigt, daß *die nach Westen und Norden gerichteten Flußläufe in breiten Trichtern zum Meere ausmünden*, in denen die Flut weit hinaufzureichen vermag. Dadurch wird Bordeaux an der Garonne, ähnlich wie London, Hamburg und Bremen, zur Binnen- und Seestadt zugleich; dadurch konnten sich am stark versandenden Loireausfluß Nantes-St. Nazaire, am Seinetrichter Le Havre und an der Somme Abbeville zu bedeutsamen Verkehrsplätzen entwickeln.

Von besonders einschneidender Wichtigkeit für den Welthandel Frankreichs ist es endlich, daß es durch die See in leichter und rascher Verbindung einerseits mit seinen Kolonien in Nordafrika, den südeuropäischen Halbinseln und (unter Benutzung des Kanals von Suez) auch mit Indien und Ostasien steht, anderseits mit dem an der schmalsten Stelle des Ärmelkanals nur 32 km entfernten England, mit Belgien, Holland und Deutschland. Gleichzeitig vermag es durch den im Vergleich zum

Indischen und Stillen Weltmeere immerhin schmalen Atlantischen Ozean mit den Staaten Amerikas bequem in Beziehung zu treten. Und so beträgt denn auch der Schiffsverkehr in den französischen Hafenorten alljährlich fast 45 Millionen t. Nahezu ¾ des französischen Handels entfallen auf die Warenbewegung zur See. Auf England allein trafen in den letzten Jahren durchschnittlich 21, auf die französischen Kolonien 12, auf die Vereinigten Staaten 8% von Frankreichs Gesamthandel.

2. Frankreichs Landgrenzen.

Landgrenzen besitzt Frankreich nur an seiner Südwest- und Ostseite in einer Ausdehnung von 2400 km (bloß ¾ der Länge der Seegrenzen). Reichlich die Hälfte davon ist schwer wegbar. Doch hat die Republik glücklicherweise nur gegen jene Nachbarländer starke natürliche Schranken, die wirtschaftlich weniger hervortreten. Am geschlossensten ist Frankreichs Grenze gegen Spanien hin. Bekanntlich kommen den Pyrenäen bei beträchtlicher mittlerer Erhebung und ansehnlicher Gipfelhöhe (Pic de Néthou 3400 m auf spanischer, Vignemale 3300 m auf französischer Seite) bloß seichte Paßsenken zu. Die Eisenbahnen umgehen deshalb auch den gesamten zentralen Teil des Gebirges und queren nur seine niedrigen Ausläufer am Ost- und Westrande. Im Gegensatze zu den Alpen vertreten Saumpfade gewöhnlich die Kunststraßen, besonders auf dem Spanien zugehörigen Teil der Pyrenäen. Außer den Schienensträngen ziehen wichtige Postwege über den Paß von Roncevalles (1200 m) im West- und den Col de la Perche (1000 m) im Ostflügel.

Wie den Verkehr über die Pyrenäen nach Spanien vermitteln auch jenen über die mächtig emporgereckten (Mt. Blanc 4810 m), schwer zugänglichen Westalpen nach Italien 2 Eisenbahnen. Am Fuße des Gebirges verläuft längs der Küste die Rivierabahn von Marseille über Toulon und Nizza nach Genua. Mitten durch die schnee- und eisverhüllten Alpenwälle aber zieht die Mt. Cenisbahn von Chambery nach Susa, von Lyon nach Turin. In der Zukunft wird außerdem ein wesentlicher Teil des französisch-italienischen Verkehrs in wachsendem Maße vom schweizerischen Brieg am Rhone aus durch den Simplon fluten, den man in einem noch riesenhafteren Tunnel durchbohrt hat, als jener am Mt. Cenis (12 km Länge) ist.

Am kurzen Grenzsaum Frankreichs gegen die Schweiz hin erheben sich zwar die dicht aneinandergereihten Jurafalten (s. S. 136). Allein so groß die Umwege auch sein mögen, welche die Bahnen machen müssen, bis sie von einer Längsrinne durch ein natürliches Quertal in die andere kommen: der Verkehr über den Jura gestaltet sich doch immer

lebhafter, da sowohl auf der schweizerischen wie auf der französischen Seite regste Industrie herrscht und die Warenbewegung von der Schweiz aus nach dem Atlantischen Ozean und gegen die Kanalländer hin ihren Weg durch Frankreich zu nehmen hat.

Die Verkehrsbedeutung der deutsch-französischen Grenze wurde bereits S. 13 gekennzeichnet. Die Scheidung beider Länder durch den Wasgenwald fällt um so weniger ins Gewicht, als an seinem Südende die Belforter und an seinem Nordende die Zaberer Senke breite Lücken nach Westen zu öffnen und auch das Moseltal eine treffliche Pforte von Deutschland nach Frankreich darstellt. Um so stärker staut die leidige politische Spannung den Warenaustausch zwischen beiden Reichen. Wenig mehr als 7% des französischen Gesamthandels kommen unserem Vaterlande zu.

Die an 600 km weite Strecke endlich, auf der sich Frankreich mit Belgien berührt, bildet ein einziges weites und daher auch stark mit Festungen bewehrtes Eingangstor. Da zudem hier längs der Grenze beider Staaten Steinkohlen und Eisenerze lagern, die ein lebhaftes Großgewerbe und eine außerordentliche Verdichtung der Bevölkerung und der Schienenstränge hervorriefen, sowie die Flußläufe von Maas und Schelde willkommene Zufahrtstraßen von Frankreich nach seinem nordöstlichen Nachbarstaate bilden, so gestaltet sich der Verkehr zwischen beiden Ländern auch äußerst rege. Auf Belgien treffen im Durchschnitt volle 12% der französischen Handelsbewegung, also fast der gleiche Bruchteil wie auf die Kolonien der Republik.

3. Die wirtschaftsgeographischen Einflüsse von Frankreichs Umrißform, Bodengestalt und Bodenergiebigkeit.

Wie hinsichtlich seiner Lage wurde Frankreich auch hinsichtlich seiner Umrißform, Bodengestalt und Fruchtbarkeit von der Natur glücklich ausgestattet und reich begabt. Zwangloser als bei Deutschland ergibt sich für Frankreich die Form eines unregelmäßigen Vierecks; dieses erstreckt sich aber ungleich stärker von Süden nach Norden als von Westen nach Osten. Die Entfernung zwischen St. Nazaire an der Loiremündung und der deutschen Grenze bei Metz beträgt nur etwa ⅔ von derjenigen zwischen den Pyrenäen und Calais. Dadurch erscheint Frankreich viel schmäler als etwa unser Vaterland oder gar Österreich-Ungarn. Es hat daher auch nicht die langausgestreckten echt binnenländischen Schienenwege nötig wie die beiden. Anderseits erlaubt seine Gestalt im Verein mit dem Bodenaufbau freilich auch die Entwickelung so mächtiger Ströme nicht, wie es die Donau in Österreich-Ungarn, Rhein, Elbe und Oder in Deutschland sind.

Während Deutschland im großen und ganzen stufenartig von den Hochgebirgsmauern der Alpen über die Mittelgebirge und das Norddeutsche Flachland zur Nord- und Ostsee herabsinkt, kommt Frankreich ein doppelter Wall von allerdings lückenhaft aneinandergereihten Randgebirgen im Süden und Südosten zu. Und zwar ist der äußere Wall gleichzeitig der höhere, unwegsamere und unwirtlichere. Ihm gehören die Nordseite der Pyrenäen, ein großes Stück der Westalpen, die Westhänge des Schweizer Juras und des Wasgenwaldes zu. Die wenig gescharteten Pyrenäen sind auf französischem Boden reich an Schneefeldern und Eislagern, aber auch an Bächen und Flüssen, Matten und Wäldern, Erz- und Marmorlagern. Ihre Holz- und Milcherzeugung macht sie wirtschaftlich nicht unbedeutend.

Ähnliches gilt auch von den französischen Westalpen, obwohl zu ihnen die höchsten und gemiedensten Teile des gesamten Alpensystems gehören (Übergänge außer der Mt. Cenisbahn: Col di Tenda 1900, Col de la Madeleine, Mt. Genèvre 1850, Kleiner St. Bernhard 2200 m) und ihre stürmischen, geröllreichen Wasseradern (Isère und Durance) noch im Unterlauf manches Unheil anrichten. Gegen das Rhonetal senden die Westalpen Gruppen gewaltiger Kalkberge hinaus, die im Mt. Pelvoux bis über 4000 m Höhe erreichen und deren westlich und südwestlich gerichtete Talfurchen von großer Anbaufähigkeit sind.

Wie in der Schweiz decken auch in Frankreich den Jura auf den höheren Teilen kurze, starre Grasnarben, an den unteren Hängen jedoch gute Weiden und wogende Nadelwälder. Im Gegensatze zu Pyrenäen und Westalpen, wo man erst beginnt, die reichlich vorhandenen natürlichen Wasserkräfte auszubeuten, herrscht in den an die ausgedehnten Weberdörfer der Sudeten erinnernden Siedelungen des Juras jene lebhafte, von der Triebkraft der Flüsse unterstützte industrielle Tätigkeit, deren schon bei der Schweiz gedacht wurde (S. 140).

Während der schweizerische und französische Anteil am Jura gewerblich nahezu gleich hervorragend sind, tritt zwischen dem deutschen und französischen Anteil am Wasgenwald ein deutlicher Unterschied hervor. Unseren westlichen Nachbarn gehören nur die mild geformten, waldüberzogenen Westflanken des Gebirges zu. Aber obwohl dieselben an Eisenerz und auch an Salz nicht eben arm sind, fand die Industrie doch hier die überraschende Entwickelung nicht wie in der Osthälfte des Gebirges seit deren Vereinigung mit Deutschland. Nur die Baumwollindustrie hat auch im Vogesendepartement einen beschränkten Sitz und außerdem verfertigt man zu Baccarat geschmackvolle Glaswaren.

Die breit und tief eingesunkene Furche des Rhonetals und die Rinne der Aude mit dem Kanal du Midi scheiden den äußeren Gebirgswall Frankreichs von dem inneren. Dieser umfaßt das zentral-

französische Mittelgebirge. Es übertrifft unsere deutschen Berglandschaften beträchtlich an Höhe und steht durch seine Unwirtlichkeit, die seine Bewohner vielfach zur Auswanderung zwingt, im Gegensatz zum gesegneten flacheren Frankreich. Ihm gehören im Süden die wiesenreichen, vielfach an den Böhmerwald erinnernden Cevennen an. Sie setzen sich in den Bergländern von Vivarais, Lyonnais und Charolais zwischen Loire- und Rhone-Saône fort, wo infolge des Vorkommens von Steinkohlenflözen, Eisen- und Kupfererzlagern besonders um St. Etienne eine vielseitige Industrie erwuchs. Zwischen Loire und Allier bildet das Forez- und westlich des Allier das Margueridegebirge, die landschaftlich und wirtschaftlich gleichfalls den Cevennen anzugliedern sind, den Übergang zum kühlen, vulkanischen, meistens Hutungen tragenden Wunderlande der Auvergne. „Nirgends auf dem europäischen Festlande trifft man eine solche Menge von erloschenen Vulkanen in allen Formen des Aufbaues und in den verschiedensten Größen: Vulkanberge mit und ohne Krater, mannshohe und Hunderte von Metern hohe Kegel, Kraterseen, Trachyte, Basalte, Phonolithe und eine Unmenge anderer vulkanischer Gesteine. Unmittelbar über der fruchtbaren Landschaft von Clermont am Allier erheben sich die sog. Domberge, eine Doppelreihe von etwa 40 Kratern, worunter der Puy de Dôme auf 1450, der Mont Dore sogar auf fast 1900 m ansteigt. Unter den zahlreichen Bädern des Gebietes aber ist Vichy nördlich von Clermont am berühmtesten geworden."

An die Ausläufer der Cevennen schließt sich nördlich der Furche, in welcher der Canal du Centre zwischen Saône und Loire hinzieht, eine Folge von Plateaulandschaften an: das Weinland des Côte d'or mit den Morvanhügeln sowie die Eisenerz bergenden Hochflächen von Langres und Lothringen. Endlich reichen an der Maas nördlich von Sedan die vielzerschluchteten und forstreichen Ardennen nach Frankreich herein und lassen auch dieses Land an ihrem Reichtum an Kohlen, Eisen und Blei teilnehmen.

Das gesamte übrige Frankreich ist Tiefland. Während dieses in Deutschland nur $^5/_6$ der Reichsfläche ausmacht, gehören ihm und dem niedrigen Hügelland im nordwestlichen Frankreich volle $^5/_6$ des Staates zu. Die Franzosen scheiden es nach den Hauptgewässern in die Becken (Bassins) der Garonne, Loire und Seine. Es sind flach gewellte, beckenartig gegen den Atlantischen Ozean und Ärmelkanal geneigte Niederungen. Geringe Erhebungen meist aus altem, verwittertem Gestein trennen sie gegenseitig und senden ihre Abflüsse so zu den Hauptströmen, daß diese von beiden Seiten her reiche Verstärkung erhalten. Kein größeres Land Europas hat daher eine so gleichmäßige und günstig verzweigte Bewässerung wie Frankreich. Während die

Stromsysteme Deutschlands im großen und ganzen eine parallele, nach Norden und Nordwesten gerichtete Anordnung zeigen und ihnen die Nebenflüsse keineswegs gleichmäßig von Osten und Westen her zukommen, gleichen die Flußsysteme der Seine, Loire und Garonne dem Aderwerk eines Blattes, das beiderseits nach der mittleren, starken Blattrippe hin verläuft. So gehen der Seine von rechts her Marne und Oise, von links Yonne und Eure zu; der Loire von Norden her die Sarthe mit Loir und Mayenne, von Süden Allier und Vienne; der Garonne von rechts her Lot und Dordogne, von links Gers und Baïse. Auch das gehört zur reichen Mitgift der Natur an Frankreich, daß die Verteilung der Wasseradern über das weite Land hin so außerordentlich günstig erfolgt, daß Nebenflüsse mehr oder minder radiär den Hauptströmen zueilen, die Wasserscheiden zwischen Garonne, Loire, Seine und Rhone ungewöhnlich schmal sind und die Nebengewässer der einzelnen Stromsysteme so nahe beieinander liegen, daß die Anlage von Kanälen ungemein erleichtert wurde und Haupt- wie Nebenflüsse verhältnismäßig bald schiffbar werden. Die Seine trägt auf 550, die Loire auf 800, die Garonne auf nahezu 500, der allzu rasche Rhone auf mehr als 500 km Fahrzeuge.

Auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Frankreichs übt seine Bodengestalt nach drei Richtungen einen starken Einfluß aus: 1. Die ausschlaggebende Vorherrschaft des Tieflandes, das gegen den Atlantischen Ozean und den Kanal sich neigt und damit den regenbringenden Meerwinden ungehindert offen steht, bedingt eine hohe Anbaufähigkeit des Bodens. Diese wird noch gesteigert durch die meist günstige Gesteinsbeschaffenheit des letzteren. Frankreich mangeln jene breithingezogenen Diluvialablagerungen, die z. B. unser norddeutsches Tiefland überdecken. Die Niederungen seiner drei Flußbecken und die Furche des Rhones haben vielmehr vorwiegend Tertiärablagerungen als Untergrund und meistens Böden von einer Ergiebigkeit, die dem Menschen hier wahre Gartenlandschaften zu schaffen erlaubte. So im Becken von Paris, von Orleans, das als jardin de France sprichwörtlich ist und mit jenem durch das glattausgespannte, niedrige Fruchtland der Beauce in Verbindung steht, im wein- und korngesegneten Garonnetiefland, in Burgund an der unteren Saône, das wegen seiner geschützten Lage und Fruchtbarkeit an die oberrheinische Tiefebene erinnert, endlich in den Niederungen der Dauphiné und Provence, den Ländern der Helle und Sonne in Frankreich, einem Stück Italien auf französischem Boden. — Neben den Tertiärgebieten Frankreichs zeichnen sich weiterhin durch Bodenergiebigkeit die Muschelkalk- und Keuperflächen in Lothringen aus, die (wie in Franken und Schwaben) besonders den Weizenbau lohnen, die ins Juragestein eingeschnittenen Talstücke von Mosel, Maas und Marne, wo (ähnlich wie

in Württemberg) Parzellenwirtschaft vorherrscht und der Bauer in sicherer Behäbigkeit lebt, endlich die matten- und getreidereichen Kreide- und Schieferböden der Normandie. Und mögen auch die staubigen und fast baumlosen Kreidelandschaften der Champagne den Getreidebau abweisen: auf ihnen gedeiht doch eine der gesuchtesten und wertvollsten Trauben der Erde. Mögen ferner die Berge aus Granit und Gneis im zentralen Mittelgebirge und in der Bretagne, sowie die vulkanische Auvergne vielfach bloß mit Bergwäldern, starren Heidewiesen, trockenen Hutungsflächen und nacktem Felsgetrümmer überzogen sein: auch hier grünt und blüht es in den Tälern, reifen am Ostgehänge der Cevennen strichweise die Olive und die Traube, sind Industrie und Handel auf Grund der Bodenschätze ansehnlich erstarkt. Kurz: in keinem anderen Staate Europas vermag der Landmann in derart behaglicher Ruhe und bei so wenig beschwerlicher Arbeit zu leben als in Frankreich.

2. Von hervorragend günstigem Einflusse ist die Bodengestalt Frankreichs sodann auf Verkehr und Handel. Indem sich das Land, wie bereits erwähnt, nicht einseitig, sondern in dreifacher Richtung zum Ozean hin abdacht, ist die Verbindung mit dem Meere auch für die binnenländischen Gebiete Frankreichs außerordentlich erleichtert. Selbst der gebirgige Südosten besitzt wegen der mächtigen Lücke, die sich zwischen Pyrenäen und Westalpen auftut und weil die Cevennen erst in stattlicher Entfernung vom Löwenbusen sich aufbauen, seinen breiten Ausweg zum Ozean. Anderseits hemmen freilich das zentralfranzösische Mittelgebirge und das Hochland der Auvergne die Warenbewegung im Süden Frankreichs nach dem Atlantischen Ozean hin sehr fühlbar. Sie bilden ein Verkehrshindernis von so beträchtlicher Breite und Länge, wie man es in Deutschland glücklicherweise nicht hat, zwingen zu weiten Umwegen und tragen wesentlich mit dazu bei, daß das südliche Frankreich an Schienensträngen viel ärmer ist als das nördliche, daß hier kein ähnlicher Verkehrsknotenpunkt sich zu entwickeln vermochte, wie ihn Paris für Nord-, ja für Gesamtfrankreich bildet.

3. Weiterhin hat die Gliederung Frankreichs in drei Flußbecken und die das halbe Land durchreißende Flußfurche der Saône-Rhone viel zur Zentralisation von Handel und Verkehr an einzelnen Hauptorten beigetragen: Toulouse und Bordeaux im Garonne-, Orleans im Loire-, Paris im Seine-, Lyon im Rhonegebiet sind dafür sprechende Beweise. Allerdings erreicht keine andere Flußzentrale die Bedeutung von Paris. Im Mittelpunkte des ergiebigen, abwechslungsreichen Seinebeckens,

wohin von allen Richtungen her Flüsse eilen, wohin die Straßen von Belgien, vom Kanal, vom Atlantischen Ozean und von Deutschland weisen, wo sämtliche moderne Verkehrslinien Nordfrankreichs wie in einem Spinnennetze zusammenmünden: dort mußte sich um so mehr schon frühzeitig eine das gesamte Land beherrschende Stadt entwickeln, als Frankreich seit den Tagen Julius Cäsars an eine starke Zentralregierung gewöhnt war und jahrhundertelang Deutschland an Kulturhöhe, Macht, Ansehen und politischem wie wirtschaftlichem Einfluß überragte.

4. Schließlich hat die Bodengestalt Frankreichs die Anlage von Verkehrsstraßen überhaupt und von Kanälen insbesondere wirksam gefördert. Schon die Hauptverkehrslinie des Landes weist darauf hin. Sie zieht mit Benützung des Seinebeckens und der Saône-Rhonefurche von Le Havre am Kanal aus über Paris und Dijon nach Lyon und Marseille. Mit ihr kreuzt sich in Paris die europäisch-asiatische Überlandbahn Lissabon-Madrid-Paris-Köln-Berlin-Moskau-Omsk-Irkutsk-Wladiwostock. Im ganzen besitzt Frankreich 46 500 km Eisenbahnen. Und hierzu kommen noch Schiffahrtslinien in der Länge von fast 14000 km. Davon treffen volle 5000 km auf Kanäle, die freilich nicht immer die für einen Großverkehr notwendige Wassertiefe erreichen. Sie verbinden sowohl den Atlantischen Ozean mit dem Mittelmeere, wie der Canal du Midi (Garonne-Aude), als auch Rhein-Marne-Seine, Rhein-Saône-Rhone, Saône und Yonne (Kanal von Burgund), Saône und Loire (Canal du Centre), die unterste Loire und die Bucht von Brest (Kanal Nantes-Brest). — Nur an einem ist Frankreich arm: an größeren, bequeme Wasserwege bildenden Seen. Dagegen ist das Land an einzelnen Stellen geradezu siebartig seicht durchlöchert, so nördlich von Lyon (Dombes) und südlich von Orleans (Sologne). Auch an Strandseen ist längs der Mittelmeer- und der südlichen atlantischen Küste kein Mangel.

4. Das Klima Frankreichs und seine wirtschaftlichen Folgen.

Auch hinsichtlich des Klimas erscheint Frankreich mehr begünstigt als irgendein anderes Land Europas. Abgeglichenheit und Wärme zeichnen es aus. Frankreichs Lage zwischen dem 42. und 51.° n. Br., seine lange Berührung mit dem Ozean und sein ausgedehntes Tiefland, das den Meerwinden weit ins Land hinein ungehemmten Zutritt gestattet, haben einen Ausgleich der Temperaturgegensätze zwischen Winter und Sommer zur Folge, der die Republik zu einem Gebiet mit vergleichsweise gleichmäßigem Klima macht, zu einem Erdstrich milder, in seiner Nordwest- und Südostecke sogar außerordentlich milder Winter. So glücklich wirkt die gegen den Ozean vorgeschobene Stellung der Bretagne, daß an ihrem Nordsaume der Feigenbaum

ungeschützt im Freien gedeiht und diesem Landstriche eine höhere Jahrestemperatur zukommt als Frankreich insgesamt. Während diese für Deutschland bekanntlich bloß rund 7°C beträgt, bemißt sie sich hier durchschnittlich auf 11°. Über ein Drittel des französischen Bodens im Westen und Südosten aber hat, von den Gebirgen abgesehen, Jahresmittel von über 12°C. In unmittelbarer Nähe von Nizza erhöhen sich dieselben sogar auf 15 bis 16°. Dort herrscht längs des Küstensaums und die weite Furche des Rhonetals hinauf bereits echt mittelmeerisches Klima. Dort liegt bei Cannes, Nizza und Mentone jene vielbesuchte Riviera, die gleich dem Umkreis von Genua den Winter kaum kennt, weil die mächtigen Alpenwälle sie vor den rauhen Nordwinden schützen und im Frühling vom Meere her milde Luft weht.

Rosen- und Tulpenbäume blühen hier mitten im Winter im Freien, Geranien- und Erdbeerbäume wachsen fast wild, Teerosen und Heliotrop verbreiten milden Duft und Hunderte von Arten blühender Gebüsche, der Blumen ungezählte Mengen heben sich in leuchtenden Farben ab vom grünen Rasen oder vom kahlen Fels. Lorbeer und Myrte gelten fast schon als Unkraut.

Auch Niederschläge empfängt Frankreich noch in jenen Mengen, wie sie für die Bodenausnützung notwendig sind. Seine Hauptregen fallen im Frühling und Herbst. Und zwar am spärlichsten im Seine- und mittleren Garonnebecken sowie am Saume des Mittelmeeres, wo sie jährlich nur 200—500 mm Höhe erreichen. Dem übrigen Lande kommen 500 bis 1000 mm Regenmenge im Jahre zu, den nördlichen Küstenländern, den Landstrichen der Zentralcevennen und der Auvergne (besonders auf ihrer Westseite), den Westalpen und einzelnen Teilen der Pyrenäen sogar 1200—2000 mm. Daher hier jener Reichtum an Wiesen, Matten und Hutungen, welcher der Viehzucht und Milchproduktion dieser Gebiete so sehr zustatten kommt.

Die ausreichende Masse und die günstige Verteilung der Niederschläge, die den Kulturpflanzen nach einem nassen Frühling eine lange Wachstumsdauer gönnen, machen Frankreich gemeinsam mit seiner glücklichen Bodenzusammensetzung und seiner bevorzugten Temperatur in den Niederungen zum Lande größter Fruchtbarkeit. Nahe an 60% des Bodens dienen hier dem Getreidebau. Über 3 Millionen Hektar Land nehmen allein Weinberge und Obstgärten ein, die 2 Millionen Menschen Beschäftigung geben. Dagegen werden nur rund 8 Millionen ha von Waldbeständen bedeckt und die Ausrottung der Wälder rächt sich im unteren Rhonegebiete teilweise durch die Verschotterung der Täler, im Gebiete der Garonne manchmal durch bedenkliche Überschwemmungen.

Im Gegensatze zu Deutschland (s. S. 82) ist Frankreichs Hauptbrotfrucht der Weizen (jährliche Ernte über 9 Millionen t; bekanntlich

sind die Franzosen ebenso Weizenbrot- wie wir Deutsche Kornbrotesser). Auch Spelz wird in ähnlicher Menge gebaut. Dann folgen Hafer mit etwa 4, Roggen mit 2, Gerste und Mais mit kaum 1 Million t. An Kartoffeln werden hingegen wiederum 12 Millionen t im Jahre eingeerntet. Trotzdem reichen die Bodenerträgnisse Frankreichs keineswegs zur Volksernährung aus und muß das Land im Jahre um über 100 Millionen Mark Brotfrucht einführen.

Ein reich fließender Born für die französische Bevölkerung ist nunmehr wieder der Weinbau. Dessen Erträgnisse werden jetzt, nachdem den Schäden durch die Reblaus usw. erfolgreich entgegengetreten wurde, auf 40—50 Millionen hl im Werte von 600—660 Millionen Mark jährlich geschätzt. Davon gelangen rund $^1/_6$ zur Ausfuhr.

Außerdem überragt Frankreich alle anderen europäischen Länder im Obstbau und in der Erzeugung von Obstwein (Wert der Mostäpfelernte zwischen 65—85 Millionen Mark jährlich). In Mittel- und Südfrankreich ist die eßbare Kastanie ein wahres Volksnahrungsmittel (Wert der jährlichen Ernte etwa 20 Millionen Mark) und das mittelmeerische Frankreich erzeugt Mengen von Walnüssen, Öl (Erntewert etwa 18 Millionen Mark im Jahre), Mandeln, Feigen, Zitronen (vor allem auf Korsika). Hier wächst ferner die Korkeiche in hainartigen Beständen und das massenhafte Vorkommen des Maulbeerbaumes läßt die für Südfrankreich hochbedeutsame Zucht der Seidenraupe zu. Im übrigen baut man noch am Rande des Rhonetals und im Garonnegebiet Trüffeln, sodann Zuckerrüben im Kanalhinterland (jährliches Ernteerträgnis über 180 Millionen Mark), Flachs und Gemüse.

Weniger hervorragend als die Erträgnisse des Acker-, Wein- und Obstbaues sind die der Viehzucht in Frankreich. Für die Zucht des Federviehs könnte die Republik allerdings Deutschland ein glänzendes Vorbild sein, ebenso für die Fischausbeute in den Flüssen. Allein sowohl an Pferden (Zahl derselben etwa $3^1/_4$ Millionen) als ganz besonders an Schlachtvieh (Zahl der Rinder 14 Millionen) hat Frankreich Einfuhr nötig. Auch die Schafzucht (immerhin z. B. noch fast 18 Millionen Tiere) hat neuerdings, wie in Europa überhaupt (s. S. 6), merklich abgenommen. Hingegen hat sich die Zucht der Ziegen, Maultiere und Esel, der ausschlaggebenden Haustiere Südfrankreichs, auf der alten Höhe erhalten, ebenso jene der Seidenraupe (man gewinnt jährlich rund 1 Million kg Rohseide) und ferner die der Biene. Weiterhin ist die Ausbeute an Austern an der französischen Westküste und Seefischen (die ausgebliebenen Sardinenschwärme im Atlantischen Ozean sind 1904 wieder erschienen) sehr ansehnlich.

5. Frankreichs Bodenschätze.

Mit nutzbaren Mineralien wurde Frankreich nicht so reich gesegnet wie Deutschland, England und die Vereinigten Staaten. An Edelmetallen und Kupfer ist es geradezu arm. Auch Roheisen muß viel aus Spanien und Italien (Elba) eingeführt werden, weil die einheimische Produktion weniger als $\frac{1}{3}$ der deutschen ausmacht. Ferner steht die Kohlengewinnung weit hinter unserer vaterländischen zurück (35 Millionen t Steinkohlen und kaum $\frac{3}{4}$ Million t Braunkohlen im Jahre). Jedoch findet man beträchtliche Lager von Bausteinen, Marmor und Porzellanerde sowie viele Mineralquellen in fast allen Teilen des Landes; auch gewinnt man neben geringen Mengen von Steinsalz (nur $\frac{1}{2}$ Million t jährlich) große Mengen von Seesalz an der atlantischen und Mittelmeer-Küste.

6. Die industrielle Betätigung in Frankreich.

Trotz seines nicht besonders hervorragenden Reichtums an Bodenschätzen reiht sich Frankreichs Großgewerbe demjenigen Englands, der Vereinigten Staaten und Deutschlands ebenbürtig an. Ja auf dem Felde der Seidenwarenfabrikation, der Kunstteppichweberei (Gobelins), der Herstellung von Mode- und Luxuswaren ist unsere Nachbarrepublik das erste Land der Welt. Frankreich ist eben ein alter Industriestaat; es erscheint als solcher schon seit den Tagen Ludwigs XIV. und Colberts. — Unter den Industrien, die ihre Rohstoffe der Pflanzenwelt entnehmen, ragen vor allem die Fabrikation von Schaumweinen (Wert der jährlichen Produktion an 100 Millionen Mark), Schnäpsen (Kognak, Absinth, Chartreuse), Schokoladen und anderen Zuckerwaren, Öl (Provencer-, Raps-, Lein-, Palm-, Erdnußöl), Möbeln und Klavieren, ferner die Baumwoll- (über 5 Mill. Spindeln), Leinen- ($\frac{3}{4}$ Millionen Spindeln), Spitzen-, Hanf- und Juteweberei hervor. — Auf Rohstoffen aus dem Tierreiche beruhen die hervorragendsten Großgewerbe des Landes: die schon erwähnte Seidenspinnerei (an 2 Millionen Spindeln, die im Jahre $4\frac{1}{2}$ Millionen kg Rohseide verarbeiten), die Wollindustrie (annähernd 4 Mill. Spindeln), die außer geschmackvollen Tuchen auch Flanelle und Wollsammete in trefflicher Qualität erzeugt, die Leder-, Handschuh- und Schuhwarenfabrikation.

Endlich ist die Industrie von Metall-, Glas- und Tonwaren sowie von chemischen Produkten in Frankreich bedeutsam. Die Metallindustrie wird auf Grund der Eisen- und Kohlenfunde am

stärksten im oberen Loiregebiet, am deutschen und belgischen Grenzsaum und ferner in einzelnen Großstädten betrieben, vor allem in Paris, Marseille und Lyon. Paris fertigt ferner alle Geschmeidewaren, Uhren gemeinsam mit den Orten des französischen Juras, Ton- und Glasartikel, Modewaren, Seifen und Parfümerien, mathematische und physikalische Instrumente. Weltbekannte Porzellansachen endlich erzeugen Limoges und Sevres.

7. Der französische Welthandel und seine Mittel.

Durch das Zusammenwirken überaus günstiger Naturverhältnisse mit dem regen industriellen Sinn sowie der im allgemeinen hohen Bildungsstufe der auch sprachlich fast ganz einheitlichen Bewohner und einer viel glücklicheren politischen Entwickelung des Staates, als sie Deutschland beschert war, vermochte sich der Handel Frankreichs seit Jahrhunderten überaus vielseitig zu gestalten und auch nach kriegerischen Niederlagen sich rasch zu erholen. Allerdings blieb der französische Außenhandel in den letzten Jahrzehnten im Vergleich zu dem deutschen merklich zurück. (S. S. 89.) Einer der Gründe hierfür liegt in dem geringen Bevölkerungszuwachs des Landes. Während sich Deutschlands Bevölkerung während der letzten Volkszählungsperiode (1900—1905) jährlich um mehr als 850,000 Seelen vermehrte, nahm die Einwohnerzahl Frankreichs nicht einmal um den 10. Teil hiervon zu. So kommt es, daß bei uns schon gegenwärtig im Durchschnitt 40 Seelen mehr auf den qkm treffen als in Frankreich. Die größte Volksverdichtung findet sich naturgemäß hier, wie auch anderwärts, in den Gegenden mit industrieller Betätigung und hervorragender Fruchtbarkeit, so im unmittelbaren Kanalhinterlande, im Seinebecken, in den Landstrichen um Orleans, Lyon und Belfort. — Im übrigen ist es für Frankreich kennzeichnend, daß 42% der Bewohner der Landwirtschaft zugehören (gegen 37% der Bevölkerung in Deutschland) und der gleiche Prozentsatz wie bei uns vom Handel lebt (10%), ferner daß sich über 2½ Millionen Rentner und etwa 1 Million Fremde in Frankreich befinden.

Der französische Gesamthandel bemißt sich gegenwärtig auf rund 8 Milliarden. Er ist im letzten Vierteljahrhundert (wiederum im Gegensatze zu dem unseres Vaterlandes) nur unwesentlich angestiegen. Wie der Bevölkerungszuwachs stockt beachtenswerterweise auch die Han-

delsbewegung Frankreichs. Ihr fehlt die Triebkraft, die dem deutschen und nordamerikanischen Handel neuerdings innewohnt: eine Tatsache, die hauptsächlich in dem weniger großen Reichtum Frankreichs an Kohle und Eisen, diesen beiden Hauptsäulen der modernen Industrie, begründet ist. In den letzten Jahren hielten sich in Frankreich Ein- und Ausfuhr bezüglich ihres Wertes fast die Wage. Frankreich nimmt sonach in seiner Handelsbilanz eine Mittelstellung ein zwischen den Agrarstaaten Osteuropas mit ansehnlich größerer Ausfuhr und den Industriestaaten England, Deutschland und der Schweiz mit überwiegend stärkerer Einfuhr. Von der letzteren kommen $^3/_5$ auf Rohstoffe, je $^1/_5$ aber auf Nahrungsmittel und Fabrikate; von der ersteren mehr als die Hälfte auf Fabrikate und kaum je $^1/_4$ auf Rohstoffe und Genußmittel.

Nach Deutschland wendet sich rund $^1/_{11}$ des französischen Handels im Werte von wenig über 700 Millionen Mark (1905). Wir liefern nach der Nachbarrepublik hauptsächlich Steinkohlen und Koks (jährlich etwa für 42 Millionen Mark), Häute und Felle (22 Mill. Mark), Maschinen aller Art (20 Mill. Mark), wollene und halbseidene Waren (12 Mill. Mark), Eisenerz und Eisenwaren (zusammen für 9 Mill. Mark), ferner Waren aus edlem und unedlem Metall, Leder, Spielzeug, Bücher, Karten und Bilder, Teerprodukte und Chemikalien, Hopfen und Flachs. — Dagegen empfangen wir besonders: Wolle (weit über 50 Mill.), Häute und Felle (fast 35 Mill.), Wein, Most und Branntwein (25 Mill.), Seide und Seidenwaren (24 Mill.), Sämereien (13 Mill.), Erze und Erzschlacken (11 Mill.), Motorpersonenwagen (fast um 10 Mill.), Edelsteine und Perlen, Pferde, Bücher, Harzöl, Obst und frisches Gemüse.

Dem französischen Handel dient eine Flotte von fast 17 000 Schiffen (wovon etwa 1500 Dampfer) mit einem Raumgehalt von mehr als $1^1/_3$ Million R.-T. — und außer den schon erwähnten 46 500 km Eisenbahnen hat es 158 000 km Telegraphen und 85 000 km Fernsprechlinien. Jährlich werden über 420 Millionen Menschen, fast 150 Millionen t Güter und über 2900 Millionen Postsendungen befördert.

8. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Frankreichs.

Klima und Naturproduktion Frankreichs rechtfertigen es, daß man das Land in zwei natürliche Wirtschaftsgebiete von allerdings sehr ungleicher Größe gliedert: 1. in das atlantische Frankreich, das rund $^2/_3$ des Staates umfaßt und sich wieder in das Hinterland des Kanals und das Hinterland des Ozeans scheiden läßt, und 2. in das ungleich kleinere mittelmeerische Frankreich mit echt südeuropäischem Charakter.

1. Das atlantische Frankreich.

A. Das Hinterland des Kanals.

Es umfaßt im allgemeinen die Gebiete jenseits der Nordgrenze des Weinbaues, die von der Loiremündung aus über Paris gegen Bonn am Rheine hinzieht.[1]) Das Klima ist ozeanisch und besonders mild und abgeglichen in der niederschlagsreichen, unmittelbar am Meere gelegenen Bretagne und Normandie, deren Bewohner der Kampf mit Wetterhall und Wogenprall zu tüchtigen Seeleuten erzog. Nach Bodengestalt, Gesteinsbeschaffenheit und Anbauverhältnissen gleicht dieser Landstrich vielfach Südost-England. Allenthalben herrscht flachwelliges Tiefland vor. Kreide und Tertiärgestein bilden im Osten und in der Mitte, alte Schiefer und kristallinische Gesteine im Westen die Unterlage des meist recht ergiebigen Bodens. Hier ist die Heimat des Graslandes in Frankreich; auch Futterpflanzen aller Art werden reichlich angebaut. Daneben gedeihen in den mild-feuchten Gegenden Hafer, Gerste, Buchweizen, Hülsenfrüchte, Raps, vor allem aber auch Zuckerrüben, Tabak, Mohn, Hanf und ausgezeichnetes Gemüse. Die Stelle der Rebe vertritt der Obstbaum. Äpfel, Birnen und Kirschen werden massenhaft geerntet und erstere zu Cider (Obstwein) gekeltert. Der Reichtum des Gebietes an Gras und Futterpflanzen hat eine ausgedehnte Viehzucht und Milchwirtschaft zur Folge, die auch durch die Rückstände der Zuckerindustrie gehoben werden. Hier liegt der rinderreichste Strich Frankreichs (¾ der Rinder sind Kühe); von hier stammt die trefflichste französische Butter und der beste französische Käse (Brie, Camembert, Pont-l'évêque); hier züchtet man Schweine, vortreffliche Pferde schweren und leichten Schlags (Percheronpferde aus Maine), sowie ausgezeichnetes Mastgeflügel in Menge (jährliche Eierausfuhr aus Frankreich über 12 Millionen Mark). — Auch mit Bodenschätzen ist das Hinterland des Kanals reich gesegnet. Dort befindet sich Frankreichs wichtigstes Kohlenlager um Valenciennes, das ⅗ der Kohlenausbeute des Staates liefert (über 20 Millionen t); dort gräbt man Torf; dorthin gehören die französisch-lothringischen Eisenlager, besonders um Nancy.

Die vielseitige Ertragfähigkeit des Bodens, die mannigfaltigen Bodenschätze sowie die unmittelbare Nachbarschaft Englands und Belgiens haben das Kanalhinterland auch zu einem Industrie- und Handelsgebiet ersten Ranges gemacht. Hier liegen die wichtigsten atlantischen Hafenorte Frankreichs: Le Havre (130), dessen Handelsbewegung einerseits nach Paris, anderseits nach Britannien, Nordamerika und Deutschland gerichtet ist und sich jährlich auf weit mehr als 1500 Millionen Mark bewertet (auch Schiffsindustrie); Dieppe, Boulogne, über welches der Haupthandel zwischen Paris und England geht, Calais (60), dem großenteils der französisch-englische Personenverkehr zufällt, und Dünkirchen; Cherbourg;

1) Nur die Champagne gehört von den französischen Weinländern hierher.

der Kriegshafen Brest (85); Nantes (135) und sein Vorhafen St. Nazaire, die den französischen Handel mit Mittelamerika, Madagaskar und den Maskarenen vermitteln und Metall-, Schiffs-, Zucker- und Konservenindustrie treiben. — Im Hinterland des Kanals fand ferner Paris, das Herz Frankreichs, seinen Platz (2,7 Millionen). S. S. 150. Seine und Marne, sowie 20 große Eisenbahnlinien dienen seinem Verkehr und wie die Industrie (s. S. 155), so erstreckt sich auch der Handel der Stadt auf alle Waren, die für Frankreich bedeutend sind. In den Bereich des Pariser Großgewerbes gehören auch Versailles (55) (Uhren), St. Denis (Maschinen), St. Quentin (50) (Teppiche), Sevres (Porzellan), Clichy (Glas). Hauptorte für die Schaumweinfabrikation, die Woll- und Eisenindustrie der Champagne sind Reims (110), Epernay, Troyes und Langres. — Dem kohlen- und eisenreichen Nordosten Frankreichs gehören zu: Lille (210) mit Industrie in Maschinen, Leder, Webwaren, Chemikalien, Öl und Zucker; Valenciennes mit Batistfabrikation; Amiens (90) mit Herstellung von Webwaren aller Art und Maschinen. — In Lothringen ist Nancy (105) am Rhein-Seine-Kanal bedeutsam mit Textil- und Maschinenherstellung sowie beträchtlichem Handel nach Deutschland.

B. Das Hinterland des Ozeans.

Zu ihm gehören die weiten Landstriche zwischen den Pyrenäen und der Loire, dem Atlantischen Ozean und dem Westrand der Saône-Rhonefurche. Obwohl es das gesamte Garonne- und den größten Teil des Loirebeckens umfaßt, vermag es an wirtschaftlicher Kraftentfaltung um so weniger dem Kanalhinterlande gleichzukommen als seine gesamte Osthälfte von den zentralfranzösischen Berg- und Plateauländern erfüllt wird, sein Küstenland auf die breite Wasserfläche des Atlantischen Weltmeeres deutet und die Schranke der Pyrenäen den Verkehr mit Spanien und Portugal außerordentlich hemmt. Das Klima ist hier weniger ozeanisch und mit Ausnahme der Gebirge ungleich trockener, sowie im Sommer sehr viel heißer als zwischen Loire und Ärmelkanal (die Julitemperatur mißt hier im Durchschnitt 20—22° C). Im atlantischen Hinterlande liegen Frankreichs berühmte Wein- und Weizenländer; hier gedeihen vortrefflich Mais, Hirse, Hülsenfrüchte und Kartoffeln (alle besonders im Garonnebecken); ferner Tabak, Flachs, Hanf, Trüffeln (nördlich der Garonne) und Gemüse sowie edles Obst: Pfirsiche, Aprikosen, Walnüsse, Edelkastanien. Die kühlfeuchten Cevennen mit ihren Ausläufern sind, wie bereits angedeutet, reich an Matten und Hutungen; in den wiesenärmeren, trockneren Landstrichen aber baut man vielfach Futterpflanzen (Klee, Luzerne und Esparsette) an. So vermochte sich auch hier die Viehzucht gut zu entwickeln. Jedoch sind an Stelle des Pferdes das Maultier und der Esel, an Stelle des Rindes Schaf und Ziege getreten. Die zahlreichen Schafherden der zentralfranzösischen Gebirge liefern die Milch zu dem trefflichen Roquefortkäse und sind in Südwestfrankreich und den Vorbergen der Pyrenäen die Fleischlieferanten des Landmannes und der Städte. — An nutzbaren Mineralien ist das Hinterland des Ozeans sehr viel ärmer als das des Kanals. Dagegen finden sich Kohlenlager, wenn auch gewöhnlich von geringer Ausdehnung,

im Zentralgebirge bei St. Etienne und Alais, am Tarnflusse, in Burgund, bei Creuzot am Südhange des Côte d'or und in Boubonnais westlich der Loire.

An mittleren Industrie- und Handelsorten weist das Hinterland des Ozeans kaum weniger auf als das des Kanals. An Großhandelsplätzen jedoch kommt ihm nur Bordeaux zu (260), Frankreichs dritter Hafenplatz, dessen Schiffsbewegung jener von Havre nahekommt (fast 4 Millionen t jährlich) und sich hauptsächlich nach Südamerika, aber auch nach dem europäischen Norden und teilweise nach Deutschland richtet. — In den Loireprovinzen liegen Orleans (67) an der Straße von Paris nach Südwestfrankreich, mit Webwaren- und Senffabrikation sowie Weinhandel und Tours inmitten der Gartenlandschaft an der Loire mit Seidenindustrie und Gerberei. — Im Umkreis des französischen Zentralgebirges sind bedeutsam Limoges mit Porzellan- und Emailindustrie; St. Etienne (150), Creuzot und Alais mit Eisenwaren- und Glasfabriken, erstere auch mit Seidenband- und Atlasweberein, Maschinen- und Waffenindustrie; Clermont in der Auvergne mit Kautschukfabrikation. In Südwestfrankreich liegen Cognac mit Branntweinerzeugung, Toulouse (150) mit Handel von Landesprodukten; Bayonne mit Stockfischfang und Pau mit Leinwand und Tuchfabrikation. Biarritz ist vielbesuchtes Seebad.

2. Das mittelmeerische Frankreich.

Es setzt sich aus dem französischen Küstensaume am Mittelmeer und der Saône-Rhonefurche mit den ihr zugewandten nächsten Berghängen zusammen. Die wirtschaftliche Bedeutung desselben liegt wesentlich in seiner vielfach an Italien gemahnenden Naturausstattung. Es bildet den Übergang zu den Ländern Südeuropas. Mit ihnen hat es die Höhe der Temperatur (Januarmittel 4—7°, Julimittel 20—24°), die Nutzpflanzen und Nutztiere sowie die Lebensführung der Bewohner gemeinsam. Auf die südeuropäischen Naturverhältnisse gründen sich auch großenteils Industrie und Handel des Gebietes.

Außer den Industrie- und Handelsplätzen im Saônegebiet, in der Freigrafschaft und dem französischen Jura, Dijon (72) und Chalons sur Saône mit Senffabrikation, Wein- und Getreidehandel, sowie Besançon (55) mit Uhrenindustrie gehören dem mittelmeerischen Frankreich die zweitwichtigste Binnenstadt und der größte Hafenort Frankreichs zu: Lyon und Marseille. Lyon (460) liegt an der natürlichen Verbindungslinie zwischen Ärmelkanal und Mittelmeer, dem Loire- und Rheinland, dem Seine- und Rhonegebiet. In Seidenweberei und Seidenhandel ist es die erste Stadt der Welt. Außerdem treibt es Maschinen-, Hut-, Bier- und Schnapsfabrikation. — Marseille (500) in außerordentlich günstiger, nach Nordafrika und gegen Asien gerichteter Lage, mit kunstvoll erweitertem Hafen, vermittelt einen Jahreshandel im Werte von 1600 Millionen Mark (Schiffsverkehr an 15 Millionen t). Es hat auch Industrie in Zucker, Öl, Kerzen, Leder, Konserven. Toulon (100) ist ausschließlich Kriegshafen. Nizza (105) treibt Handel in Seide, Wein, Südfrüchten, Öl und Winterblumen und ist gleich Mentone,

Cannes und der winzigen Republik Monaco weltberühmter klimatischer Kurort. Avignon verfertigt Maschinen und auch Seidenwaren, Grenoble (70) ausgezeichnete Handschuhe. — Westlich des Rhonedeltas liegen an der Ausmündung des Kanals du Midi der kleine Seehandelsort Cette und inmitten herrlicher Gärten das altberühmte Montpellier (75), das durch seine Industrie in Seidenwaren, Seifen und Chemikalien mehr und mehr hervortritt.

Dem mittelmeerischen Frankreich gliedert sich das bis an 2800 m hohe Bergland von Korsika an. Es hat ausgesprochen italienischen Charakter, liefert neben Südfrüchten und Seide auch etwas Eisen und Marmor und seine Hauptplätze sind Ajaccio und Bastia.

9. Frankreichs Kolonien.

Die kolonialen Besitzungen Frankreichs reihen sich hinsichtlich ihres volkswirtschaftlichen Wertes unmittelbar jenen Englands und Hollands an und übertreffen die deutschen Schutzgebiete weitaus an Bedeutung. Zwar ist die Größe der französischen Kolonien mit zusammen etwa 11 Millionen qkm und wenig über 51 Millionen Bewohnern, namentlich im Vergleich mit der gewaltigen Ausdehnung der englischen Nebenländer, verhältnismäßig gering. Dazu liegen die französischen Kolonien weitzerstreut in Afrika (etwas über 10 Millionen qkm mit 30 Millionen Seelen), Asien (660,000 qkm mit 19 Millionen Seelen), Südamerika (80,000 qkm mit 400,000 Seelen) und in der Südsee (25,000 qkm mit 90,000 Seelen) und fallen großenteils in die Tropenzone, sind demnach vorwiegend Handels- und Plantagenkolonien. Trotzdem sind sie sowohl für die industrielle Betätigung wie auch für den Welthandel unserer westlichen Nachbarn von ungewöhnlicher Wichtigkeit. Denn zu ihnen gehören neben dem wenig einträglichen französischen Sudan und dem französischen Kongoland, neben dem ungesunden Cochinchina und dem waldverhüllten Kambodscha sowie neben dem wegen seiner Fieber berüchtigten Anteil Frankreichs an Guyana in Südamerika das schon jetzt erfreulich produktive, für europäische Ansiedelungen geeignete Algier und Tunis am Nordsaum Afrikas, die in ihrem Nordosten so zukunftsreiche Insel Madagaskar, die ihr benachbarte Zuckerinsel Réunion, die reichen Fruchtebenen von Annam und Tonkin in Ostasien, das auch für Europäer wegen seines Meerklimas gesunde Neukaledonien nebst den Gesellschafts- und Marquesasinseln. All diese Gebiete liefern dem Mutterlande, das mit Erfolg bestrebt ist, sein Kolonialreich zugleich auch zu einem Wirtschaftsreich zu gestalten, wo es die Oberhand gegenüber allen übrigen Handelsvölkern hat und wie ein Herr im eigenen Hause schalten kann, außer beträchtlichen Mengen von Nah-

rungs- und Genußmitteln pflanzliche, tierische und mineralische Rohprodukte für die industrielle Verarbeitung und Veredelung. Und diese Lieferung an Naturerzeugnissen wird um so gewinnbringender, weil die wirtschaftlich wertvollsten Kolonien Frankreichs, Algier mit Tunis, nur durch das Mittelmeer in gerader Linie vom Mutterlande getrennt sind. Dazu kommt, daß die Republik auch im Besitze mehrerer Kohlenstationen ist, die ihren Welthandel merklich stützen. So gehören ihr u. a. Obok am Roten Meere, ferner die Inseln St. Paul und Neu-Amsterdam im Indischen Ozean zu. Im Gegensatze zu Deutschland, in dessen Handelsbeziehungen die Schutzgebiete nur eine ganz verschwindende Rolle spielen und dessen Weltverkehr trotzdem neuerdings so beispiellos emporgekommen ist, könnte Frankreich seine gegenwärtige Stellung im internationalen Handel ohne Kolonien keineswegs behaupten.

Der Handel der Republik mit diesen letzteren bewertet sich heutzutage auf rund 700 Millionen Mark jährlich. Davon treffen allein über 400 Millionen Mark auf Algier, von dessen Außenhandel (insgesamt 500 Millionen Mark) kaum ein Fünftel auf nichtfranzösische Kaufleute entfällt.

Von seinen nordafrikanischen Besitzungen (Hauptplätze: Algier, das in regelmäßigen Dampferverbindungen mit Marseille steht, Bona [Eisenerzlieferungen] und Oran, das ansehnliche Ausfuhr nach Spanien hat — ferner Tunis, das orientalische Waren aller Art [Teppiche, Waffen, Leder, Kleider] erzeugt), bezieht Frankreich Getreide (um 35 Millionen Mark jährlich), Wein (über 50 Millionen Mark), Nutztiere (über 25 Millionen Mark), Öl, Tabak, Fische, Halfagras, Frühgemüse und -Kartoffeln, Phosphate.

Aus dem Sudan und dem tropischen Afrika (Hauptorte St. Louis a. d. Senegalmündung, Timbuktu, wichtiger Karawanenplatz am Niger, Brazzaville am Kongo) erhält Frankreich die gleichen Naturerzeugnisse wie wir aus Kamerun und Deutsch-Ostafrika: Palmöl, Palmkerne, Gummi, Erdnüsse.

Madagaskar (Hauptort: Tananarivo [150]) und die Maskarenen liefern Rohrzucker, Baumwolle, Kaffee, Gewürznelken, Vanille, wenig Eisen, Kupfer, Silber.

Französisch-Ostasien oder Indochina (Hauptorte Saïgon in Cochinchina, von wo aus nahezu der ganze Handel der Kolonie mit dem Mutterlande und mit Ostasien ausgeht — und Kesch o in Annam [150]) führt Reis, Baumwolle, Seide, Zucker, Pfeffer, Tabak, Kokosnüsse und Nutzhölzer aus. Von hoher Wichtigkeit für die Zukunft vermag der Kohlenreichtum Annams zu werden.

Französisch-Guyana (Hauptplatz Cayenne) exportiert neben Zucker und Holz auch für mehrere Millionen Mark Gold.

Frankreichs Besitzungen in der Südsee endlich (Hauptort Noumea auf Neukaledonien) geben als Handelsprodukte Nickel (Kaledonien liefert davon jährlich an 150 000 t), Chrom, Kobalt Tabak, Kopra, Kokosnüsse, Baumwolle und Vanille ab.

Die Niederlande und Belgien.

(Ein Vergleich.)

Die geographische Eigenart Hollands und Belgiens und die Bedeutung beider Staaten für die Weltwirtschaft tritt am klarsten hervor, wenn man sie und ihre Beziehungen zu den Nachbarländern in Vergleich setzt.

Gemeinsam haben beide nur Lage und Küstenanteil am Südgestade der Nordsee, die unmittelbare Nachbarschaft zu den hervorragendsten Industrie- und Handelsstaaten Europas, die rege wirtschaftliche Betätigung ihrer Bewohner und den Charakter als politische Kleinstaaten. (Holland kommen 33 000 qkm und über 5 Millionen Einwohner, Belgien 30 000 qkm mit 6½ Millionen Seelen zu.) Im übrigen sind sie wirtschaftsgeographisch im ganzen wie im einzelnen deutlich verschieden.

Mit dem Meere steht Holland in ungleich innigerer Berührung als Belgien. Es ist durchaus Seestaat. Dazu machen es: 1. seine volle 750 km messende Küstenausdehnung. 2. Die tiefen Einbuchtungen der Schelde-, Maas- und Rheinmündungen sowie die weit über ein Drittel in den Staat einschneidende Zuidersee und der Dollart, die das Land mit dem Meere trotz seiner Doppelküste im Norden längs der Westfriesischen Inseln und seiner schnurgerade hinziehenden Seekante von der Insel Texel bis südlich über Scheveningen hinaus aufs engste verketten. 3. Sein Charakter als felsenlose Tiefebene, wo Meer und Festboden dadurch gleichsam zu verschwimmen scheinen, daß ungefähr ein Viertel des Königreichs hart an der Küste unterhalb des Meeresspiegels liegt und ganz jungen, vielfach ungemein fruchtbaren Landzuwachs aus Seeschlick (Marschland), Torf und Dünensand darstellt. Der Rest des Landes gehört höher gelegenem sandigen Geestgebiete an, das zwar im Südosten der Zuidersee bis an 150 m Höhe ansteigt, dort aber auch den Charakter unserer Lüneburger Heide an sich trägt. So sehr gehen hier Land und Meer ineinander über, daß der in ununterbrochener Fehde mit den Salzfluten stehende Niederländer in den jüngsten Jahrhunderten die Bodenfläche seines Staates um mehr als $^1/_{10}$ durch Deichbauten vergrößerte und nunmehr auch die Zuidersee — zur Römerzeit noch ein Binnengewässer — zum guten Teile austrocknen will, um wiederum mehr als 200 qkm fruchtbaren Festboden zu gewinnen. 4. Der Reichtum vor allem der Südhälfte des Landes an breiten Mündungsarmen so starker Flüsse, wie es unterste Maas und unterster Rhein sind, geben

ihm weiterhin einen echt maritimen Charakter. Dieser Flußreichtum und die Nähe der See bedingen in dem niedrig gelegenen, wenig geneigten Holland jenes Vorkommen von mächtigen Grundwasserströmen, jene starken Niederschläge und jene Bildung dichter und langandauernder Nebel, lassen aber auch anderseits die Anlage derart zahlreicher Kanäle zu, welche die Niederlande als Übergangszone zwischen dem mitteleuropäischen Binnenlande und der Nordsee ganz besonders kennzeichnen. 5. Die schmale, dem Meere sozusagen angeschmiegte Form Hollands läßt es als reines Küstenland erscheinen. Selbst die südlichste Stadt, Mastricht, ist vom Rand der Zuidersee kaum 150 km entfernt; an der schmalsten Stelle Hollands aber ist seine Ostgrenze dem Meere bis auf 45 km nahegerückt. So mangelt ihm also zu seinem eigenen Schaden auch nur der Ansatz eines binnenländischen Hinterlandes. 6. Endlich haben die Niederlande keine Spur von deutlich ausgeprägten Naturgrenzen sowohl gegen das Deutsche Reich wie gegen Belgien hin. Als echtes Küstenland gehen sie unvermerkt einesteils in die germanisch-slavische Tiefebene über, deren Charaktermerkmale sie noch einmal zum vollen Ausdruck bringen, andernteils nach dem belgischen Flandern, nächst dessen westlicher Grenze jene Ebene erst ihr Ende erreicht.

Anders in Belgien. Es ist Binnen- und Seestaat zugleich und die Entfernung von der luxemburgisch-belgischen Grenze bis Ostende spannt sich volle 270 km lang aus. Belgiens Meereskante mißt kaum $^1/_{10}$ seiner Landgrenze und erstreckt sich nur auf 70 km. Sie ist zudem ohne alle Inselvorlagerungen, buchtenlos und besitzt außer Antwerpen am beginnenden Scheldetrichter keinen natürlichen Hafen. Auch liegt kein Landstrich Belgiens unter dem Meeresspiegel. Gleich- wie die gesamte Naturausstattung Hollands auf das Meer, so weist der überwiegende Teil Belgiens auf das Festland Mitteleuropas, besonders auf Frankreich und auf Deutschland hin.

Wie nach Küstenlänge und Küstenbeschaffenheit, so steht Belgien auch hinsichtlich seiner Bodengestalt und Bodenzusammensetzung im Gegensatze zu seinem nördlichen Nachbarstaate. Wohl kommen auch ihm in seiner größeren Nordwesthälfte Sandküsten und dahinter eine mit diluvialem Schutt und wandernden Dünen bedeckte Niederung zu. Doch tritt der tertiäre Untergrund hier viel häufiger zutage als in Holland. Weiterhin aber wird Belgien im Südosten von den Ardennen und vom Nordrand des Hochvenns durchzogen, die sich aus Schichten der Dyas- und Steinkohlenformation, aus devonischen und kristallinischen Gesteinen, sowie aus Kreide (besonders bei Mastricht) aufbauen. Ihnen lagern am Norduferl von Sambre und Maas jene mächtigen Steinkohlenflöze ein, auf denen gemeinsam mit den Eisen-

erzlagern der Ardennen die belgische Industrie größtenteils ruht. Statt der niederländischen Felsarmut begegnen uns also hier die Säulen des modernen Großgewerbes, wenn auch nur in Plateauländern von 500 bis 650 m höchster Erhebung. Und eben sie verursachen jene lebhafte Verbindung Belgiens mit seinen Nachbarstaaten zu Land, die wir bei Holland vermissen. Sie machen Belgien zu einem kontinentalen Übergangsland zwischen Frankreich und Deutschland einerseits, Mitteleuropa und England anderseits, zu einem Durchgangs- und Vermittlungsgebiet zwischen der germanischen Mitte und dem romanischen Westen Europas. Die angedeuteten Naturverhältnisse fordern in Belgien fernerhin eine ganz andere wirtschaftliche Betätigung als in Holland.

Letzteres, der rein maritime Staat, das Land der Wiesen und Marschen, drängt seine Bewohner um so mehr hinaus auf den Ozean, als seine Flüsse gleichzeitig treffliche Verkehrswege zum Meere hin bilden. So wurden die Holländer frühzeitig ein Handels- und Kolonialvolk, das nur der Mangel eines produktiven und an Mineralschätzen reichen Hinterlandes an der Begründung einer Weltmachtstellung hinderte, wie sie heute England zukommt. Mit seinen Nachbarreichen Deutschland, Großbritannien und Belgien steht Holland im lebhaftesten Verkehr. Sein Gesamthandel beläuft sich im Jahre auf rund 7700 Millionen Mark. Wie in den großen Industriestaaten Europas überragt auch bedeutsamerweise in Holland die Einfuhr den Export; auf jene treffen 4350, auf diesen nur 3350 Millionen Mark. Die Handelsflotte umfaßte bei der Ende 1905 vorgenommenen amtlichen Zählung 750 große Seeschiffe, darunter 270 Dampfer, mit zusammen 410 000 Nettotonnen. Die im gleichen Jahre in niederländischen Häfen angekommenen und von dort abgegangenen Schiffe hatten im ganzen einen Gehalt von 24 Millionen Nettotonnen. Etwa 3500 Dampfer laufen alljährlich die holländischen Häfen an und dem Schiffsverkehr mit dem Auslande dienen allein rund $^3/_5$ davon. Rotterdam und Amsterdam sind Welthäfen ersten Ranges, und vier große Reedereien dienen dem internationalen Verkehr: die „Niederländisch-amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft", die Gesellschaft „Nederland", die Holland mit seinen ostindischen und südamerikanischen Kolonien verbindet, der „Lloyd von Rotterdam" und die „Dampfschiffahrtsgesellschaft die Maas". Hollands Kolonien sind vortrefflich zur Erzeugung aller Kolonialwaren geeignet und ihr Handel mit dem Mutterlande beläuft sich auf mehr als 500 Millionen Mark im Jahre. Noch reger ist der niederländische Handel mit den unmittelbar benachbarten Festlandstaaten, besonders mit dem Deutschen Reiche. Sind die Niederlande doch das Mündungsgebiet unseres Rheins (s. S. 30). Die jährliche Handelsbewegung zwischen ihnen und unserem

Vaterlande bewertet sich auf rund 700 Millionen Mark im Jahre und zwar nimmt unsere Ausfuhr nach Holland neuerdings beständig zu. Deutschland liefert dorthin hauptsächlich Steinkohlen (bis zu 60 Millionen Mark), Kleider und Wäsche, Wolle und Wollwaren, Steine und Zement, Maschinen, Baumwolle und Baumwollwaren, Zucker, Mehl und Getreide, Bücher und Karten, elektrische Kabel, Papier. Es bezieht dafür: Milchbutter (bis zu 28 Millionen Mark), frische und gesalzene Seefische (bis zu 20 Millionen), Fleisch (bis zu 18 Millionen), Käse, Tabakblätter, Obst und Gemüse (je für 15 Millionen), Pferde (bis zu 10 Millionen Mark), ferner lebende Gewächse und Blumenzwiebeln, Zinn und Zink, Reis, Kaffee, Kakao. — Neben dem Meere sind Hollands Haupthandelsstraßen Flüsse und Kanäle, zusammen mehr als 5000 km, während die Schienenstränge des Landes nur 3500 km ausmachen (anderseits die Telegraphendrähte wiederum 30 000, die Telephondrähte 85 000 km). Allein auf dem Rheine durchfahren die deutsch-niederländische Grenze im Jahre etwa 20 000 Schiffe mit 12 Millionen t Waren hauptsächlich aus unseren rheinischen Industriegebieten. An künstlichen Wasserstraßen aber verknüpft der für Seeschiffe jeden Tiefgangs befahrbare „Nordseekanal" Amsterdam unmittelbar mit der See. Er macht damit Nordholland, das vom gleichnamigen Kanal zwischen Amsterdam und Helder durchschnitten wird, zur Insel. Ähnlich verbindet der sogenannte „Neue Wasserweg" Rotterdam direkt mit der See sowie der „Utrechter Kanal" Utrecht mit Amsterdam. Holländisch Friesland und Groningen aber, wo Flüsse fehlen, durchzieht als Ersatz dafür ein wahres Netz von Kanälen. — Die beiden Großhandelsstädte der Niederlande, Rotterdam und Amsterdam, verdanken ihren glänzenden Aufschwung zum guten Teile dem großartigen Kanalverkehr, der auch die mächtigsten Ozeandampfer mitten herein ins holländische Tiefland gelangen läßt. Rotterdam (380) an der neuen Maas, dem wichtigsten Mündungsarm des Rheins sowie nicht weit vom Meere und dem Hinterlande von Maas und Rhein gelegen, hat als Fluß- und Seehafen nicht bloß den gesamten Rheinhandel sondern auch jenen mit England (gemeinsam mit Vlissingen) und Nordamerika in Händen. 15 000 Schiffe mit einem Gehalt von 15 Millionen Nettotonnen verkehren hier alljährlich. Rotterdam ist Hauptumschlageplatz für Getreide, Petroleum, Baumwolle, Tee und Zucker; zudem hat es große Branntwein-, Tabak-, Seilerwaren- und Maschinenindustrie. Seine Handelsbedeutung ist nunmehr ansehnlicher als jene des ungleich volkreicheren Amsterdam (560). Wie Venedig auf Pfählen und Holzrosten ruhend, liegt es an einem tiefen Seitenarm der Zuidersee und beherrscht heute noch den holländischen Handel mit den Kolonien, der Nord- und Ostsee. Auch dadurch erinnert es an die Lagunenstadt, daß Kanäle vielfach die Stelle der Straßen vertreten. Es ist einer der größten Kaffee-

und Rohtabakmärkte der Erde und die Kaffeepreise für Europa werden hauptsächlich hier von der „Niederländischen Handelsgesellschaft" (Maatschappy) bestimmt. Dazu hat Amsterdam großartige Diamantschleifereien, Edelmetall-, Likör-, Zucker-, Zigarren-, Seilerwaren- und Segeltuchfabriken.

Gleichwie nun die Natur des Landes das durchaus niederdeutsche Volk Hollands auf Schiffahrt und Handel hinwies, so auch auf Graswirtschaft, Rinderzucht und Molkerei. Fast die Hälfte des Bodens nehmen Wiesen und Weiden ein, nur wenig mehr als ein Viertel infolge der ausgedehnten Sand- und Sumpfflächen der Ackerbau (hauptsächlich auf dem Deltaland des Rheines und den Schlickböden der Marschen) und gar bloß ein Sechzehntel der Wald. Das kleine Land zählt weit über 1½ Millionen Rinder, fast ¾ Millionen Schafe und Ziegen und mehr als ¼ Million Pferde (vornehmlich in Friesland und Geldern); weiterhin wird auch die Bienenzucht stark betrieben. Es führt stattliche Mengen von Mastvieh, Butter und Käse (Edamer, Gouda) aus und auf die Viehzucht des Landes gründet sich auch seit alters seine Leder- und Tuchfabrikation. Hierzu kommt noch die holländische Seefischerei auf Stockfische und Heringe, Krabben und Austern. — An Ackerfrüchten baut man in den Marschen neben Roggen und Hafer auch Weizen, Gerste, Flachs, Kartoffeln, Zuckerrüben und Zichorie. Weltberühmt ist ferner die Gemüse- und Blumenzucht (Haarlem) am kühlfeuchten Westsaum der Niederlande. Pflanzliche Rohstoffe werden in zahlreichen Tabak- und Zuckerfabriken, Zuckerraffinerien, Branntweinbrennereien, Baumwollspinnereien (⅓ Million Spindeln, vor allem in Oberijssel) und Leinwandwebereien verarbeitet.

An Mineralschätzen sind die Niederlande unter allen europäischen Staaten am ärmsten. Außer beträchtlichen Torfmengen beutet man nur die Tonlager im Rheindelta zu Bau- und Pflastersteinen, einzelne Brauneisensteinlager und den Kreidesandstein bei Maastricht aus. Die beachtenswerten Maschinenfabriken und Eisengießereien beschränken sich auf Amsterdam, Rotterdam und die Landeshauptstadt Haag; Delft fertigt Steingut, Gouda die bekannten Tabakspfeifen.

Welch anderes Bild der wirtschaftlichen Betätigung als Holland bietet nun Belgien! Es ist nicht wie jenes von der Natur nur einseitig, sondern außerordentlich vielseitig ausgestattet worden. Dadurch erinnert es mehrfach an Frankreich, mit dem es auch insofern verkettet wird, als es zwischen Nordsee und Luxemburg weithin daran grenzt, die Flüsse Maas, Schelde und Lys von ihm empfängt, die Sprache der Gebildeten französisch und seine Bevölkerung zur Hälfte romanischen Ursprungs ist. Diese romanische Volkshälfte, die Wallonen, nehmen sich die Franzosen auch auf ihrem

wesentlichsten Arbeitsgebiete, der Industrie, zum Vorbilde, während sie zu den hauptsächlich im Landbau beschäftigten germanischen Blaamen in scharfem Gegensatze stehen.

Wenn auch der belgische Boden mustergültig angebaut ist, viel Brotfrucht, Gemüse, Obst, Blumen (um Gent), Zuckerrüben, Flachs, Mohn, Zichorie, Hopfen trägt und fernerhin Rinder-, Pferde-, Kaninchen- und Bienenzucht fleißig betrieben werden, so steht doch hoch über der landwirtschaftlichen Produktion die industrielle Arbeit. Wie die Niederlande als Schiffahrts- und Handelsstaat hervorragen, so Belgien als einer der bedeutsamsten Industriestaaten der Erde. Dazu wurde es vor allem durch den Mineralreichtum seiner südlichen und südöstlichen Landschaften befähigt. In einem Lande, wo man jährlich auf engem Raume weit über 20 Millionen t Steinkohlen und nahezu 1½ Millionen t Roheisen und neben einer namhaften Zinkausbeute auch Blei und einiges Kupfer gewinnt, wo der Boden Quarz zur Glasfabrikation und Porzellanerde darbietet, mußte bei einer schon starken und industriell wohl veranlagten Bevölkerung eine Weltindustrie zwanglos erblühen. Hier fördern nahezu an 120 000 Menschen Kohlen aus den Tiefen der Erde und fast ebensoviel sind in der Maschinenfabrikation und Metallverarbeitung beschäftigt.

Wie sich in Holland breite, von Kanälen und Wasserläufen durchzogene Wiesenebenen mit weidenden Rinderherden und langsam sich drehenden Windmühlen in behaglicher Ruhe hindehnen, so qualmt es in Südbelgien von Hunderten von Fabrikschlöten, hallt es wider vom Pusten ungezählter Maschinen und den hastigen Tritten der Arbeiterheere. Lüttich (170), Charleroi, Mons, Mecheln (60), Namur sind Fabrikorte (auch für Glaswaren und Spiegel) allerersten Ranges, wie sie uns im Deutschen Reiche nur in Rheinland und Westfalen, dem Nordrand des Erzgebirges und der Sudeten begegnen. Die Landeshauptstadt Brüssel (560) ist nicht bloß durch die Herstellung von Porzellan- und Töpferwaren, Wagen und Luxusgegenständen, sondern auch wegen des Baues von landwirtschaftlichen Maschinen ein „Klein-Paris". Und zur Metallverarbeitung gesellt sich eine überaus mannigfaltige Textilwarenindustrie. Die Brüsseler und Mechelner Spitzen sind ebenso bekannt wie die Wolltuche von Verviers, die Hennegauer Strümpfe, die Teppiche von Tournai, die Genter Baumwollwaren — in Belgien laufen insgesamt 850 000 Baumwollspindeln —, die flandrische Leinwand. Daneben blühen Rübenzuckerfabrikation, Rohrzuckersiederei (Antwerpen), Bierbrauerei, Branntweinbrennerei und die Lederindustrie (Brüsseler Handschuhe).

Eine derartig riesenhafte Industrie — Belgien erzeugt jährlich für etwa 2 Milliarden Mark großgewerbliche Artikel — hat naturgemäß eine

außerordentliche Dichte der Bevölkerung (230 Seelen auf den Quadratkilometer) und außergewöhnliche Verkehrsmittel zur Folge, wie wir sie in Holland vergeblich suchen. Da Belgien — wiederum im Gegensatze zu seinem niederdeutschen Nachbarn — nur 1600 km schiffbare Flüsse und Kanäle besitzt, mußte das Eisenbahnnetz besonders sorgfältig ausgebaut werden. In der Tat hat es in dem kleinen Staate eine Länge von fast 7500 km. Die Schienenstränge laufen hier so dicht nebeneinander und kreuzen sich so vielfältig wie in keinem anderen Lande der Erde. Auch die Landstraßen sind außerordentlich zahlreich und guterhalten und an Telegraphenleitungen besitzt Belgien an 7000 km mit über 35 000 km Draht, an Telephondrähten fast 50 000 km.

Der Welthandel Belgiens freilich bleibt hinter jenem Hollands um mehr als 3000 Millionen Mark im Jahre zurück. Wie sich die niederländische Handelsbewegung vor allem nach Deutschland und Großbritannien richtet, so jene Belgiens hauptsächlich nach Frankreich, erst in zweiter Linie nach Deutschland, England, Holland und Nordamerika. Besonders hervortretend ist der Durchfahrtsverkehr; er beträgt nahezu ein Drittel des belgischen Gesamthandels. Nach unserem Vaterland werden hauptsächlich Wolle und Wollwaren (bis zu 55 Millionen Mark), Pferde (bis zu 36 Millionen), Steinkohlen (bis zu 19), Zink und Blei (zusammen ebenfalls bis zu 19 Millionen), ferner Kalk, lebende Gewächse, Seide und Lederwaren im Gesamtwerte von fast 300 Millionen Mark eingeführt. — Hingegen liefert Deutschland: ebenfalls Steinkohlen und Koks (für mehr als 35 Millionen Mark), Roheisen und Eisenerz (für etwa 20 Millionen), Eisenerzeugnisse, wie Blech, Draht, Schienen usw. (für etwa 25 Millionen), Maschinen aller Art (für 14 Millionen), Woll- und Baumwollwaren, dann Leder-, Papier- und feine Metallwaren, Bücher und Bilder, Spielzeug, Bier, Anilinfarben, zusammen für etwa 350 Millionen Mark Waren.

Die Handelsflotte des Landes steht naturgemäß weit hinter derjenigen Hollands zurück. Sie zählt rund 70 Dampfer mit 100 000 t Gehalt. Den Verkauf der belgischen Waren haben deshalb vielfach englische Fahrzeuge zu vermitteln. Haupthandelsplatz des Staates außer den schon erwähnten Städten ist Antwerpen (300). Es ist namentlich für den deutschen Durchgangshandel, die Auswanderung aus dem Westen und Süden unseres Vaterlandes, die belgische Ausfuhr nach der See und den Import vom Ozeane her hochwichtig. Die dort im Auslandsverkehr allein angekommenen und abgegangenen Schiffe hatten im Jahre 1905 einen Gehalt von annähernd 20 Millionen Nettotonnen. Antwerpen steht mit unseren deutschen Häfen, mit England und Nordamerika in regelmäßiger Verbindung. Es ist ein hervortretender Stapelplatz für Getreide und Kolonialwaren aller Art und treibt an Industrie

besonders Branntweinbrennerei und Zuckerfabrikation, Baumwollspinnerei und Schiffsbau. Auch ist Antwerpen bekanntlich der älteste Börsenplatz Europas. — Der Kunsthafen Ostende vermittelt im wesentlichen bloß einen raschen Personenverkehr nach England, er hat nur eine Schiffsbewegung von kaum 4000 Fahrzeugen mit 2 Millionen t.

Schließlich sind Holland und Belgien auch noch in bezug auf ihren Kolonialbesitz höchst verschieden.

Niederländisch Ostindien mit Java, Sumatra, den Zinninseln Banka und Billiton, dem größten Teil von Borneo, den Molukken und der Westhälfte von Neu-Guinea gehört zu den gesegnetsten Gegenden der Welt und erzeugt sämtliche wertvollen Handelswaren der Tropen: Kaffee, Zucker, Tabak, Tee, Pfeffer, Gewürznelken, Arak, Chinarinde, Kampfer, Kautschuk, Farbhölzer. Es liefert weiterhin Petroleum, Zinn, Steinkohlen (Sumatra), Gold und Schwefel (Celebes). Daher zählt auch die ostindische Handelsflotte Hollands allein über 2600 Schiffe, beträgt der Handel dorthin jährlich etwa 500 Millionen Mark und hat Java so bedeutende Städte wie Batavia (120) und Surabaja (130). — Niederländisch Guyana und die Insel Curaçao in Südamerika aber liefern wenigstens Zucker, Baumwolle und Phosphate.

Sehr viel weniger wertvoll als der Kolonialbesitz Hollands in Ostindien wird für lange Zeit hinaus der Kongostaat im tropischen Afrika für Belgien sein. Trotz eines Flächeninhalts von über 2 Millionen qkm und einer Einwohnerzahl von rund 30 Millionen Negern bewertet sich der übrigens rasch angestiegene Gesamthandel der Kolonie gegenwärtig auf wenig über 75 Millionen Mark jährlich. Davon geht die Ausfuhr fast ganz nach Belgien (durchschnittlich 50 Millionen Mark) und von der Einfuhr bestreitet letzteres etwa die Hälfte. Die Ertragfähigkeit dieses Landes ist durch den Lateritboden, die Erschließung desselben für den Verkehr durch die Katarakte des Kongo gehemmt. Hervortretende Ausfuhrwaren sind auch hier wie in Französisch Kongo: Palmöl, Palmkerne, Erdnüsse, etwas Kaffee, Kakao, Tabak und Elfenbein. Als wichtige Marktorte sind Boma, Leopoldville und Niangwe am Hauptstrom erwähnenswert.

* * *

Bis vor kurzem war Luxemburg mit Holland vereinigt. Nunmehr ist es ein unabhängiges Großherzogtum, das aber dem deutschen Zollgebiete zugehört. Wirtschaftlich bedeutsam ist der von den Ausläufern der Ardennen berührte kleine, agrarisch betriebsame Staat mit seinen 245 000 Einwohnern durch Steinkohlen- und Eisenlager. Man hat den Plan ernstlich ins Auge gefaßt, einen Kanal zwischen Mosel und Maas zu schaffen, der in einer Länge von 450 km den luxemburgischen Industriebezirk mit Antwerpen verknüpfen soll. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das kleine Land aus einer so günstigen Verbindung mit Belgiens bedeutsamster Hafenstadt und zugleich zur See hin neue Impulse für sein industrielles Leben schöpfen müßte.

Das britische Weltreich.

1. Wodurch wurde Großbritannien zu einem wirtschaftlichen Weltreiche?

Großbritannien steht seit mehr als einem Jahrhundert an der Spitze aller Handels- und Kolonialreiche der Erde. Dazu befähigte es seine geographische Lage und natürliche Ausstattung, sein mächtiger Kolonialbesitz und seine günstigen Schiffahrtsstationen, seine Bodenreichtümer, seine riesenhafte Industrie, seine großartige Flotte und nicht zuletzt der kaufmännische Geist, die stählerne Tatkraft und das Kolonisationstalent seines Volkes.

a) Lage und Naturausstattung. Großbritannien liegt als Inselstaat inmitten der Landhalbkugel, am Rande Nordwesteuropas und unmittelbar am Ostgestade des Atlantischen Meeres. Im Süden und Südosten umrahmen es die hervortretendsten Kultur- und Handelsstaaten der alten Welt; im Westen aber liegt ihm das Land der Zukunft gegenüber: Nordamerika. Ungehindert blickt Großbritannien nach allen Richtungen hinaus aufs Meer, streckt sich frei aus demselben empor, ist dem großen asiatisch-europäischen Doppelerdteil als ein ansehnlicher Landsplitter von fast 314 000 qkm Flächeninhalt vorgeschoben. Dadurch ersparen seine Schiffe von der Strecke, die z. B. deutsche Fahrzeuge bis nach den Hafenplätzen Nordamerikas zurücklegen müssen, ein volles Zehntel der Fahrt. Da Britannien bereits der Zone der nordischen Fjordlandschaften mit ihren vielzerschnittenen Küsten zugehört, ist sein Umriß überaus stark gelappt und so mannigfaltig und tief eingebuchtet, daß in England und Schottland kein Ort des Binnenlandes weiter als 120 km von der See entfernt liegt.

Trotz der für den Großverkehr nicht allzu günstigen Küstenverhältnisse an der englischen Nordsee, wo Themsemündung, Washbucht und Humbertrichter für stark einsinkende Seeschiffe nur schmales Fahrwasser bieten, kommen Britannien eine reiche Zahl trefflicher, niemals durch Eis gesperrter Naturhäfen zu, vor allem auch in seinem den Kontinentalländern Europas unmittelbar nahegerückten Süden. Hier eignet den Reeden während der Flutzeiten eine Tiefe, die auch den mächtigsten Seedampfern leicht Zufahrt gewährt.

Außerdem erzeugen Bodengestalt und Klima des Landes weithin befahrbare Flußadern mit nur in mäßigen Grenzen schwankender Wassermenge und unbeträchtlichem Gefälle, mit Freiheit von Wintereis und starkem Einfluß der Gezeiten. Zugleich ist durch das Relief der Insel und ihren Reichtum an Niederschlägen gerade in den volkswirtschaftlich bedeutsamsten Gegenden die Anlage von Kanälen erleichtert. So ist die Themse auf nicht weniger als $^{19}/_{20}$ ihrer Lauflänge für Schiffe zugänglich. Sie durchzieht nicht allein das ertragfähigste Agrargebiet Englands, sondern in ihren Verkehrszirkel sind auch die namhaftesten Kohlen- und Industriebezirke Britanniens dadurch hereingezogen worden, daß man sie mit Severn, Ouse, Trent und Mersey durch Kanäle verbunden hat. Letzterer, der Mersey, ist gleichfalls bereits oberhalb Manchester schiffbar und bei Liverpool eine Wasserstraße allerersten Ranges. Auch die Hauptader des Gebirgslandes von Wales, der Severn, ist für den Verkehr nach den großgewerblichen Zentren Staffordshires von einschneidender Bedeutung.

Kanäle besitzen die vereinigten Königreiche in einer Länge von mehr als 60 000 km, während Deutschland an kanalisierten Flußläufen und gegrabenen Kanälen kaum 14 000 km zukommen. Freilich sind die britischen Kanäle mit Ausnahme des für Seeschiffe eingerichteten Manchesterkanales gewöhnlich schmal und seicht; denn sie dienen meist schon lange Zeit dem Verkehr und sind nach den Grundsätzen älterer Ingenieurkunst angelegt.

Rechnet man zu alledem, daß Großbritannien über 36 000 km Schienenstränge und 556 000 km Telegraphendrähte außer 1½ Millionen Kilometer Telephondrähten hat, die alljährlich nahe an 100 Millionen Depeschen befördern und erinnert man sich weiterhin, daß von den über 430 000 km aller See-Kabel weit mehr als die Hälfte in den Händen Englands sind, dem in bezug auf die untermeerischen Telegraphen dadurch zurzeit noch eine fast unbeschränkte Großmachtstellung über alle anderen Staaten, eine Art Weltmonopol, zukommt —, so muß ohne Bedenken zugestanden werden: Handel und Verkehr Großbritanniens sind bis ins innerste Herz des Landes hinein an den Ozean, an diese Hochstraße der Weltwirtschaft, gekettet.

Dazu wird der internationale Güteraustausch Englands noch durch zwei rein geographische Umstände gefördert. Es kann nicht bloß mit Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und auch mit den Vereinigten Staaten in rasche und enge Wechselbeziehungen treten. Seine Inselnatur und seine von den europäischen Kontinentalmächten gleichsam zurückgeschobene Lage haben es weiterhin seit 8½ Jahrhunderten vor feindlichen Über-

flutungen geschützt. Dadurch und durch die unvergleichliche Klugheit, mit der England die Streitigkeiten und politischen Schwächen der europäischen Kontinentalmächte auszunutzen verstand, vermochte sich sein wirtschaftliches Leben ungleich ruhiger und eigenartiger zu entfalten als etwa jenes in Deutschland, Österreich oder Frankreich. Dieser Grund trug mächtig dazu bei, daß Großbritannien zu einem Staate werden konnte, von dem aus der Herzschlag des Welthandels pulsiert oder — wie Emil Deckert einmal treffend sagt — zu einem Reich der Mitte, zu welchem hin alle Wirtschaftsgebiete der Erde eine starke Handelsbewegung haben, indem sie nach England oder über England ihre Exportgüter versenden und aus England oder doch über England ihre Importwaren empfangen.

Was die See für Britanniens Handel bedeutet, erweist die unwiderlegliche Tatsache, daß sich über ⅓ seiner Verkehrsbewegung nach seinen Kolonien, ⅙ nach der nordamerikanischen Union und nahezu $^1/_{10}$ je nach Frankreich und Deutschland richtet.

So viele Vorteile nun aber England seine Lage am Ostrande der nördlichen Hälfte des Atlantischen Ozeans gebracht hat und künftighin noch bringen mag: ein Schatten haftet ihr in der Zukunft doch an. England wurde als Handelsmacht durch den Atlantischen Ozean, seine Neben- und Randmeere groß. Dem schwächlichen Zurückweichen Hollands und dem überlangen Zurückbleiben anderer Völker auf dem Felde des internationalen Güteraustausches verdankt es wesentlich seine Erstarkung.

Nunmehr aber entwickelt sich der Handel durch die Benutzung auch des Großen Ozeans und das Aufstreben der Nordamerikaner mehr und mehr zu einem weltmeerischen, weltumfassenden. Die Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und den alten Kulturländern Ostasiens, China und Japan, werden immer lebhafter. Schon haben sich jene zu Herren der Philippinen gemacht. Mit der Erschließung des Durchgangs bei der Panamalandenge durch die Amerikaner wird die neue Welt und vor allem deren pazifische Seite der alten Welt weiterhin um ein Beträchtliches nähergerückt werden. Jedenfalls wird der englische Handel wesentlich infolge der Lage des Landes am Ostgestade des Atlantischen Meeres mit der stärkeren Entfaltung des Verkehrs auf dem Pazifischen Ozean und mit der Herstellung eines Großschiffahrtkanals vom Atlantischen zum Stillen Weltmeere durch die Hände der Nordamerikaner eine fühlbare Beschwerung erfahren müssen.

b) Kolonialbesitz und Schiffahrtsstationen. Außer durch seine Seelage wird der Welthandel Englands bekanntlich auch durch eine Kette wertvoller und ausgedehnter Kolonialländer und Schutzgebiete in allen Teilen des Erdfesten und durch zahlreiche Schiffahrtsstationen gestützt. Schon dadurch allein wird ihm eine außerordentliche Konkurrenzfähigkeit gewahrt. Dazu kommt, daß Britannien — gleich Frankreich, Rußland und Nordamerika — mit einer durch schrankenlosen Eigennutz gestählten Tatkraft bemüht ist, in seinem Weltreich auch hinsichtlich des Handels möglichst Herr im eigenen Hause zu sein, es auch zu einem abgeschlossenen, riesigen Wirtschaftsgebiete umzugestalten.

Englands Besitzungen umfassen gegenwärtig insgesamt 29 Millionen qkm mit fast 400 Millionen Einwohnern. Davon treffen nur

314 000 qkm mit 42 Millionen Seelen auf das europäische Großbritannien. Die Kolonien und Schutzgebiete umfassen sonach mehr als das Neunzigfache des Bodens vom Mutterlande und nahezu das Dreifache des Flächeninhalts von Europa. Sie zählen außerdem beinahe zehnmal so viele Einwohner als die vereinigten Königreiche England und Schottland mit Irland und kommen an Bewohnerzahl unserem Gesamterdteile gleich. Dadurch konnte es kommen, daß Englisch zur Welthandelssprache wurde, deren sich gegenwärtig wohl 150 Millionen Menschen bedienen.

Für Englands Handel wird das Mißverhältnis zwischen der verschwindenden Größe des Mutterlandes und der ungeheuren Ausdehnung der Kolonien eine ständig wachsende Gefahr, zumal da mit der notwendigen Vermehrung der Kriegs- und Kauffahrteiflotte die erforderliche seetüchtige Bemannung nur höchst mühsam beschafft werden kann. Schon gegenwärtig besteht die Besatzung der englischen Frachtdampfer und Segelschiffe mit Ausnahme der Schiffsoffiziere zum großen Teil aus Seeleuten und Heizern fremder Nationen: aus Skandinaviern, Deutschen, Holländern und Farbigen. Großbritannien hat zwar eine stolze Handelsflotte, es kann sie aber nicht mehr mit Gliedern seines eigenen Volkskörpers bemannen und ein Teil der Schiffsreeder will dies auch nicht, um im internationalen Verkehr konkurrenzfähig zu bleiben; denn die Seeleute des Kontinents begnügen sich mit geringerem Solde und sparsamerer Kost. Vereinzelte englische Reeder verschmähen sogar die Heimatsflagge zu führen, um eine vollständig ausländische Besatzung halten zu können. Und so klagen denn auch die Engländer bereits in dieser Hinsicht bitter mit den Worten: „Unsere Erbschaft zur See, in Erzählungen und Liedern so laut gepriesen, ist in Gefahr weggefischt zu werden durch die deutschen Schiffe, die deutsch sind vom Flaggenknopf bis zum Kiel, und durch die deutschen sowie skandinavischen Seeleute, die auf einzelnen britischen Schiffen überwiegen."

Den Verkehr nach seinen weitzerstreuten kolonialen Besitzungen verstand Großbritannien durch den Erwerb zahlreicher und äußerst günstig gelegener Schiffahrts- und Kohlenstationen zu erleichtern. Gerade dadurch hat es sich auch wesentlich die Herrschaft auf dem Weltmeere gesichert. Am Eingang vom Atlantischen Ozean zum Mittelmeere besitzt es Gibraltar, mitten in diesem Meere Malta, an seinem Ostrande die Insel Cypern. Den Verkehr im Kanal von Suez beeinflußt es durch seine ausschlaggebende Stellung in Ägypten. Am Ausgang vom Roten Meere in den Indischen Ozean hat es Aden und die Insel Perim, im Persischen Golf die Bahreininseln, an der Malakkastraße Singapore, an der chinesischen Küste die Insel Hongkong in der Nähe von Kanton und das Schutzgebiet von Weihaiwei inne. Dazu kommen im Atlantischen Ozean Neufundland, die Bermudas- und Bahama-Inseln, Jamaika (im amerikanischen Mittelmeer), Trinidad (vor Südamerika), die Falklandsinseln, Südgeorgien, Tristan da Cunha, St. Helena und Ascension — im Stillen Weltmeere die meisten Inselschwärme östlich und südöstlich von Australien sowie alle kleineren Eilande im Indischen Ozean.

c) Bodenschätze. Neben seiner günstigen geographischen Lage und seinem ausgedehnten, von der Natur vielfach so glücklich bedachten

Kolonialbesitz stützt Britanniens Reichtum an Kohlen und Erzen und dessen vieljährige energische Ausbeute den englischen Welthandel und Weltverkehr.

Britannien stand lange Zeit an der Spitze der Mineralproduktion der Welt überhaupt (1905 betrug der Wert aller mineralischen Erzeugnisse rund 3000 Millionen Mark) und es ist auch ein nicht zu unterschätzender Vorteil, daß sich der britische Bergbau in der Hauptsache auf einen Teil des Landes, Nord- und Nordwestengland, konzentriert. Er benötigt an Arbeitern allein mehr als 600 000 Personen und lieferte im Jahre 1906 mehr als 255 Millionen t Kohlen (im Werte von 2¼ Milliarden Mark) und 10 Millionen t Eisen (im Werte von 85 Millionen Mark); ferner Zinn, Kupfer, Blei, Zink und Steinsalz in großer Menge. Im Verhältnis zu seiner Flächenausdehnung ist England-Schottland erheblich gesegneter an Bodenschätzen als das Deutsche Reich. Für den Welthandel ist vor allem der Kohlenreichtum der britischen Insel von mächtiger Bedeutung. Denn er erleichtert einerseits die gesamte industrielle Tätigkeit und den Verkehr zu Wasser und Land in ausgiebigem Maße; anderseits aber dienen Kohlen im Handel bekanntlich als ein schweres Gut für die Belastung der Schiffe bei der Ausfahrt.

d) Industrie. Nur noch in Belgien und Deutschland findet das Großgewerbe in Europa gleich günstige natürliche Bedingungen vor und hat eine gleich ausgiebige und vielseitige Entwickelung genommen wie in Großbritannien. In seinem hervortretendsten Großgewerbe, der Textilindustrie, beschäftigt es allein an 1½ Millionen Arbeiter. Der Baumwollindustrie kommen deren gegen 900 000 sowie mehr als 48 Millionen — d. i. gegen 60 % aller europäischen — Spindeln zu. Sie verarbeitet jährlich etwa 850 Millionen kg Rohstoff, von denen allein etwa 650 Millionen kg aus den Vereinigten Staaten und rund 200 Millionen kg aus Ägypten kommen. — Die englische Wollindustrie mit 6 Millionen Spindeln, fast 250 000 Arbeitern und 300 Millionen kg Wollverbrauch ist der französischen ebenbürtig. Die Leinenindustrie mit über 1½ Millionen Spindeln und 150 000 Arbeitern aber überragt die aller kontinentalen Staaten. Dazu kommen die Seidenindustrie mit 1 Million Spindeln, die Hanfindustrie in den großen Häfen, die Juteindustrie in Dundee, die Spitzenindustrie und Strumpfwirkerei in Nottingham, Derby und Leicester, die Teppichfabrikation in Kidderminster, die Modewarenindustrie in London.

An das Textilgewerbe reiht sich in England die Metallindustrie mit etwa 700 000 Arbeitern und einer ungeheuren Zahl von Dampfhämmern und Walzwerken an, ferner die Leder- und Schuhwaren-, Papier- und Bijouterie-, Tonwaren- und Glasfabrikation, die Bierbrauerei, Holzwaren-, Zucker-, Tabak- und Kautschukindustrie. Schon bei einem flüchtigen Blick auf die Landkarte staunt man über die Fülle

von Industriestädten, die sich im englischen Nordwesten und schottischen Süden auf engem Raume zusammendrängen.

e) Flotte und Handel. Wenn sich Deutschland auf dem Gebiete der Industrie zu einem derart gefürchteten Konkurrenten Englands emporgerungen hat, daß dieses mit allem Grunde von einer „deutschen Gefahr" für sich sprechen darf, so stehen wir Deutsche anderseits hinsichtlich der Verkehrsmittel zu Wasser für den Welthandel ganz beträchtlich hinter den Engländern zurück. Die britische Handelsflotte mit ihren, etwa 1400 Reedereien gehörigen fast 21 000 größeren Fahrzeugen (zu 11 Millionen Nettotonnen) übertrifft die deutsche trotz aller Anstrengungen unserer Schiffahrtsgesellschaften immer noch um das Fünffache und die Schiffsbewegung in den sämtlichen britischen Häfen (sie beträgt rund 110 Millionen t) ist annähernd dreimal so bedeutend als die in den deutschen Hafenplätzen. Dieses gewaltige Hinausragen der englisch-schottischen Handelsflotte über unsere vaterländische rührt zum Teil davon her, daß England für seinen Außenverkehr keine Eisenbahnen besitzt. Sodann aber hat es darin seinen Grund, daß Deutschland als Welthandelsmacht erst seit wenigen Jahrzehnten, also ungewöhnlich spät, auf den Plan getreten ist.

Der Gesamthandel Großbritanniens und Irlands bewertet sich im Jahre auf rund 20 Milliarden Mark, ist sohin noch anderthalbmal so groß als der deutsche und nordamerikanische und übertrifft den holländischen und französischen um das 2½-fache. Die Einfuhr übersteigt die Ausfuhr um etwa 3 Milliarden. Deutschland bezieht aus England-Schottland hauptsächlich Woll- und Baumwollgarn (für 135 Millionen Mark), Steinkohlen (100 Millionen), Wolle und Wollwaren (50 Millionen), Baumwolle und Baumwollwaren (25 Millionen), Gold und Silber (für mehr als 60 Millionen), Häute und Felle (über 50 Millionen), Kautschuk und Guttapercha (etwa 30 Millionen), Heringe und frische Seefische (35 Millionen), Maschinen (15 Millionen), Kupfer, Roheisen, Kleie. Das Deutsche Reich liefert dagegen nach Britannien vor allem Zucker (für 150 Millionen Mark), Baumwollwaren (für 85 Millionen), Eisenwaren (für 70 Millionen), Wolle und Wollwaren (für 60 Millionen), Maschinen und Musikinstrumente (für 30 Millionen Mark), ferner Kleider, Putzwaren, halbseidene Stoffe, Kunstbilder, Spielzeug und Holzwaren, Leder- und Papierwaren, Uhren, Pelzwerk, Hopfen, Hafer.

f) Kaufmännisches Geschick und Kolonisationstalent der Engländer. Die Veranlagung der Briten für Handel, Verkehr und Kolonisation verstand die Gunst der Naturverhältnisse allenthalben auf der Erde aufs trefflichste auszunützen. Überquellende Energie im Bunde mit dem vielseitigsten Anpassungsvermögen sind dem Engländer eigen. In ihm steckt — wie im Deutschen und Nordamerikaner — ein hohes Maß von kaufmännischem Sinn, industriellem Geschick und

kolonialem Unternehmungsgeist. An Wagemut und Weitblick läßt er sich von niemand übertreffen. Aber auch nicht an schlauer Berechnung, rücksichtsloser Selbstsucht und jener hinterlistig-brutalen Politik, die ihm gerade im 19. Jahrhundert seine umfassendsten Kolonien erworben hat und die ihm ermöglicht, sie gründlicher auszubeuten, als dies Grundsätze und ethische Veranlagung den meisten anderen Kolonialvölkern gestatten.

2. Die natürlichen Wirtschaftsgebiete Großbritanniens.

A. England-Schottland.

England zerfällt in 3 deutlich geschiedene Wirtschaftsgebiete: in den flachen Südosten, der durch einen Hügelzug vom Bristolkanal zur Humbermündung wieder in zwei Hälften zerlegt wird: in das äußere, agrarische und das innere, industrielle Südostengland — und sodann in das Gebirgsland des Westens und Nordens, dem auch Schottland sich angliedert.

a) Der äußere, agrarische Südosten Englands. Er stellt ein flachwelliges Tiefland dar, das sowohl nach seiner Gesteinsbeschaffenheit wie nach seiner Ertragfähigkeit durchaus an das Kanalhinterland Frankreichs erinnert, von dem es erst in geologisch junger Zeit getrennt wurde. Hier wie dort besteht der Untergrund des Bodens hauptsächlich aus Trias-, Jura-, Kreide- und Tertiärschichten. Hier wie dort ist das Klima ozeanisch abgeglichen, durch den Golfstrom gemildert (mittlere Jahrestemperatur rund 10°), reich an Niederschlägen. Hier wie dort ist die Bodenkrume außerordentlich fruchtbar und vortrefflich angebaut. Dieser Teil Englands ist die Heimat jener sog. „Parklandschaften", wo kornschwere Äcker mit prächtigen Wiesen, kleine Haine mit einzelnen Bäumen, Baumgruppen und Hecken, behäbige Ortschaften mit den stolzen Sitzen der Großgrundbesitzer wechseln, in deren Händen sich fast der gesamte Ackerboden befindet, so daß die Bauern nur als Pächter erscheinen. Hier ist auch die Heimat des englischen Ackerbaus, wo Weizen, Braugerste, Hopfen, Hülsenfrüchte, Futterpflanzen gedeihen und die reichen Erträgnisse der Obstbäume vielfach zu Cider gekeltert werden. Hier ließen ferner ausgezeichnete Wiesen und Weiden die Viehzucht auf eine so vorbildliche Entwickelungsstufe gelangen, daß englische Rinder, Schweine, Pferde und Schafe auch auf dem europäischen Festlande zur Zucht begehrt sind. Hingegen mangeln dem äußeren Südostengland die Wälder, die schon vor geraumer Zeit dem Schiffsbau und der Industrie geopfert wurden. Und auch an nutzbaren Mineralien ist dieses Gebiet verhältnismäßig recht arm. Die wirtschaftlichen Gesamtverhältnisse bedingen — vom Umkreis Londons abgesehen — eine Bevölkerungsdichte von nur 80—150 Seelen auf 1 qkm.

Hauptorte: London (mit 4½ und mit Einrechnung der in den Polizeidistrikt einbezogenen Vororte 6,6 Millionen Einw.), die größte, volkreichste Stadt,

aber auch der erste Handels- und Verkehrsplatz der Erde. Zur Entwickelung der Stadt trug ihr Charakter als Binnen- und Seestadt zugleich an der für die größten Seeschiffe befahrbaren Themsemündung, ihre Lage gegenüber den wichtigsten Handelsreichen des festländischen Europas und inmitten eines höchst ertragsfähigen Ackerbaugebietes sowie ihre Bedeutung als Hauptstadt des britischen Weltreiches sehr viel bei. Die jährliche Handelsbewegung Londons bewertet sich auf annähernd 6000 Millionen Mark; der Schiffsverkehr beträgt über 33 Millionen t, die Handelsflotte der Stadt selbst hat gegen 2 Millionen t. London ist der Mittelpunkt für den Verkehr mit den britischen Kolonien und ein Stapelplatz für alle Waren der Welt. Seine Dockanlagen bedecken 500 ha und nehmen weit über 150 000 t Waren auf. Mit allen Handelsplätzen des Kanals, der Nord- und Ostsee sowie mit Ostasien, Australien und Südamerika steht es in regelmäßiger Verbindung. Ebenso ist seine Börse eine der ersten der Welt. Haupthandelsprodukte sind neben Kolonialwaren noch Getreide und Baumwolle. — An der Südküste Englands liegen Southampton (110), Ausgangspunkt der Dampfer nach dem Mittelmeer, Indien und Mittelamerika — Portsmouth (200), der erste Kriegshafen des Reiches. — Dover an der engsten Stelle des Kanals vermittelt die Überfahrt nach Frankreich (Calais) und Belgien (Ostende).

b) Der innere, industrielle Südosten Englands. Wie der landwirtschaftliche Betrieb dem äußeren, so gibt die industrielle Betätigung dem inneren Südostengland sein eigenartiges Gepräge. Dort wo gewaltige Steinkohlenlager um Liverpool und Manchester, Stoke und Wolverhampton, Leeds, Derby, Bristol und Cardiff, New-Castle und Sunderland liegen und gleichzeitig mit riesigen Lagern von Eisenerzen vergesellschaftet sind, wo in den nahen Berglandschaften Kupfer, Blei, Zink und Zinn in ansehnlicher Menge gefördert werden, wo im nördlichen Staffordshire der beste plastische Ton vorkommt, wo ferner große Schafherden seit alters zur Woll-, die Viehzucht des angrenzenden äußeren Südostens zur Lederfabrikation, der Anbau von Hopfen zur Bierbrauerei, der von Flachs zur Leinwandweberei aufforderte: dort mußte notwendig eine Großindustrie von einer Vielseitigkeit und einem Umfange entstehen, wie man sie auf dem festländischen Europa nur an einzelnen Stellen in ähnlicher Entwickelung sieht. Und zwar um so mehr, als der ausgedehnte englische Kolonialbesitz und die reichen Verkehrsmittel des Landes den Verkauf der englischen Industrieerzeugnisse so wesentlich erleichterten. Zu den natürlichen Reichtümern des Landes selbst kamen sodann noch die hundertfältigen Anreize, welche die Einfuhr von fremdländischen Rohstoffen, vor allem von Baumwolle, Wolle, Häuten, Kautschuk, Rohzucker, Tabakblättern usw. mit sich brachte. Daher gleicht die Landschaft des inneren Südostenglands einem einzigen, von Kanälen und Eisenbahnen dicht durchzogenen Industriebezirk mit einer so dichten Bevölkerung, daß 300—400 Seelen auf den Quadratkilometer treffen und sich eine Menge von Großstädten aneinanderreiht.

Hauptorte: Bristol (330) an der inneren Ecke des gleichnamigen, allen Seeschiffen zugänglichen Kanals, hat ansehnliche Metall-, Glas- und Tonindustrie, auch Gerbereien und Zuckersiedereien. Der Schiffsverkehr beträgt in Zu- und Abfuhr fast

4 Millionen t jährlich. — Liverpool (700), am schiffbaren Mersey, nahe am Ozean und den bedeutsamen großgewerblichen Landschaften, steht mit Amerika, Südeuropa, Indien und Australien in lebhafter Verbindung (Wert der Handelsbewegung gegen 4½ Milliarden Mk.), ist wichtiger Auswandererhafen und Weltmarkt für Baumwolle, sodann für Getreide, Wolle, Erz. Es treibt Maschinenfabrikation, Eisen- und Kupferindustrie, Seilerei (Taue) und Segeltuchherstellung. — Hull (250) am Humbertrichter ist Ausgangspunkt für Verkehr mit den Nordseehäfen und den skandinavischen Handelsplätzen. — Newcastle (220) hat Eisen- und Glasindustrie und führt jährlich etwa 5 Millionen t Kohlen aus. — Im Innern des industriellen Südostenglands finden sich Birmingham (550), weltberühmt durch seine Metall- und Glasindustrie, seine Gold- und Silberwaren, Nähnadeln und Stahlfedern. Sheffield (400) erzeugt Messer und feine Stahlwaren, dazu Eisenbahnräder und Panzerplatten; Manchester (550) ist Mittelpunkt der englischen Baumwollindustrie; stellt auch Seiden- und Wollwaren sowie Maschinen her. Leeds (450) ist Hauptsitz der britischen Wollfabrikate; Bradford (300), erste Wollmarktstadt Englands mit Tuch- und Zeugfabrikation; Nottingham (250), Stadt der Strumpfwirker in Britannien. Stoke-upon-Trent (155) ist die Zentrale des sog. „Pottery-Distrikts" mit seinen bekannten Ton-, Steingut- und Porzellanwaren.

c) Die englischen und schottischen Gebirgslandschaften. Wie das innere Deutschland setzen sich auch der Westen und Norden Englands und weiterhin Schottland aus einer Reihe alter, von der Verwitterung stark abgetragener Bruch- oder Rumpfgebirge zusammen. Es sind in England die Berge von Cornwall, die kaum bis 500 m hoch ansteigen und ansehnliche Lager von Eisen-, Zinn-, Kupfer- und Bleierzen enthalten; die Berglandschaften von Wales, die im Snowdon Brockenhöhe (1100 m) erreichen und an ihrem Südsaume besonders in der Grafschaft Monmouth neben Steinkohlenflötzen wiederum Eisenlager darbieten; das Penninische Gebirge sowie die Höhen von Cumberland mit den gleichen Bodenschätzen; endlich die an der schottischen Grenze aufragenden Cheviotberge. Das schmale, durch den Firth of Clyde und Firth of Forth im Süden, den Firth of Lorn und Moray-Firth im Norden noch deutlicher als England in Halbinseln gegliederte Schottland aber wird von dem bis 850 m hohen niederschottischen Bergland, dem vielfach waldlosen, unwirtlichen Grampiangebirge mit dem höchsten britischen Gipfel (Ben Nevis 1350 m) und dem rauhen, seen- und fjordreichen hochschottischen Bergland durchzogen. Für diese Höhen alle ist kennzeichnend, daß sie 1. aus uralten Gesteinsschichten: Granit, Gneiß, Schiefern zusammengesetzt sind, 2. unter sich in keinem Zusammenhange stehen und 3. daß die Senken zwischen ihnen mit kohlen- und eisenhaltigen Kalk-, Sand- und Schieferschichten aus dem Devon und der Steinkohlenzeit erfüllt sind, die sich weit nach dem inneren Südostengland hineinziehen und in Schottland zwischen Glasgow und Edinburg reich an Kohlen und Eisen sind. An Ackerfrüchten liefern die Gebirgshänge besonders Roggen, Hafer und Flachs. In Schottland hindern außer der niedrigeren Temperatur (8° C) Berge und Seen, beträchtliche Moore und Heiden sowie

große Waldbestände den Anbau. Der fruchtbarste Landstrich beschränkt sich hier auf die schon erwähnte dicht besiedelte Niederung zwischen dem südschottischen und Grampiangebirge von Glasgow nach Edinburg. Das ganze nördliche Drittel aber ist Weideland. Fischerei und die Zucht von Schafen bilden daher neben der Industrie auch die Hauptnahrungsquelle der Schotten und die Inselbewohner auf den Shetlands, Orkneys und Hebriden leben davon ausschließlich.

Im Gebiete von Cornwall findet sich Plymouth (180), Station der Kriegsflotte, für den Seehandel vorteilhaft gelegen, mit guten Schiffsverbindungen nach den Kolonien. — Newport, Cardiff (170) und Swansea (100) in Südwales sind vielbenützte Ausfuhrhäfen für Kohlen (Cardiff exportiert davon 15, Newport 3, Swansea 2 Millionen t jährlich); letzteres hat außerdem die bedeutendsten Kupferwerke Englands sowie große Messing- und Tonfabriken. In der mittelschottischen, dicht bevölkerten Niederung (über 200 Seelen auf den qkm) haben sich infolge der Bodenergiebigkeit und des hervorragenden Reichtums an Kohlen und Eisen Glasgow und Edinburg-Leith zu hervortretenden Industrie- und Handelsplätzen entwickeln können. Glasgow (760) am Clyde, Haupthafen Schottlands, nach London die wichtigste Industriestadt Großbritanniens, hat einen Schiffsverkehr, der in Aus- und Einfuhr 8 Millionen t übersteigt und sich besonders nach Amerika wendet. Man stellt Metallwaren, Maschinen, Schiffe, Baumwoll- und Seidenwaren her. — Edinburg (320) mit seinem Vorhafen Leith zeichnet sich durch Müllerei, Brauerei, Seilerei, Eisen- und Leinwandindustrie aus. — Dundee (170), „der Ausrüstungsplatz" der britischen Seeschiffer, hat hervorragende Leinen- und Juteweberei und auch starken Handel mit Indien. — Aberdeen (155) aber unterhält starke Verkehrsbeziehungen mit den Nordseestaaten.

B. Irland.

Irland zeigt deutlich eine beckenförmige Bodengestalt. Am Rande lückenhaft von bis über 1200 m hohen Gebirgen aus silurischen und devonischen Gesteinen umsäumt, zwischen denen im Nordwesten gewaltige Basaltdurchbrüche stattfanden, bildet es im Innern eine ausgedehnte Tiefebene. Wasserreiche Flüsse, die sich oft seeartig ausweiten und unter denen der fast ganz schiffbare Shannon hervorragt, Moore und Sümpfe füllen sie aus. Das Klima ist, aus den gleichen Gründen wie in Südengland, ungemein abgeglichen und niederschlagsreich. Man sagt daher auch von dem Lande, daß es von immergrünen Wiesen überkleidet werde. Auch hier vermögen im Süden Lorbeer und Myrte ungeschützt im Freien zu überwintern; anderseits reicht aber auch die Sommerwärme nicht hin, um die Traube zu reifen. Irland ist weniger ein Ackerbaugebiet, obwohl hier Roggen, Flachs und vor allem Kartoffeln gut gedeihen, als ein Land der Viehzucht. Rinder, Pferde, Schweine, in den Berggegenden auch Schafe, werden in großer Menge gezogen. Die wirtschaftlichen Verhältnisse könnten hier sehr viel günstiger sein, wenn der Ire nicht als Gutspächter und Gutsarbeiter in drückender Lage zu leben gezwungen wäre. Dieser Umstand gebietet ihm auch so stark die Auswanderung, daß das Land hierdurch in 50 Jahren fast die Hälfte seiner

Bewohner verlor und gegenwärtig kaum mehr 4½ Millionen Seelen zählt.

Irlands wichtigste Hafenstadt ist Belfast (350) im Nordosten. Es hat hervorragende Industrie in Bier, Branntwein, Zucker und Baumwolle und unterhält Küstenhandel mit Schottland und England. — Letzteres tut auch Dublin, die Landeshauptstadt (380). — Londonderry hat Verkehr mit Schottland und Amerika. — Limerik am Shannontrichter stellt Textilwaren aller Art her. — Von der Insel Valentia im Südwesten aber gehen sechs Kabelstränge durch den Atlantischen Ozean aus.

3. Großbritanniens Kolonialreich.

Die englischen Kolonien sind nach Lage, Ausdehnung, Naturausstattung, wirtschaftlicher Bedeutung und Stellung zum Mutterlande grundverschieden.

Sie sind über die ganze Welt hin von Norden nach Süden und von Osten nach Westen zerstreut. Mit größerem Recht als einst Karl V. vermag nunmehr der englische König zu sagen, in seinem Reiche gehe die Sonne nicht unter. Und er kann gleichzeitig hinzusetzen: der britische Handel beherrscht nicht bloß Länder in allen Erdteilen und Zonen, sondern auch die Meere; ihm dient eine Kauffahrtei- und Kriegsflotte, ein Kabelnetz und eine Reihe von Kohlenstationen wie keinem anderen Herrscher und keinem anderen Volke je zuvor. Nichts würde dies unwiderleglicher aufzeigen als eine Karte, die außer dem englischen Kolonialbesitz die Verteilung sämtlicher englischen Kriegs- und Handelsschiffe an einem bestimmten Tage angeben würde. — Während sich Britisch-Nordamerika als unwirtlicher amerikanischer Polararchipel an der Westseite Grönlands endlos hinein ins Nördliche Eismeer erstreckt und nach Süden bis an den 43.° n. Br. herabreicht, dehnt sich Britisch-Indien ungefähr vom 40.° an bis zum Äquator aus; Australien mit Tasmanien reicht bis zum 42.° s. Br., die äußersten englischen Eilande im Süden aber, wie die Macquarie-Inseln und Südgeorgien, liegen am Rande des Antarktis. — Der britische Besitz in Nordamerika mißt fast 10 Millionen, Australien mit Tasmanien und Neuguinea über 8, englisch Asien fast 5½, britisch Afrika an 4½ Millionen qkm; das englische Kolonialreich in Südamerika dagegen nur ¼ Millionen qkm und Hongkong, St. Helena oder Campbell Eiland sind so winzige Landsplitter, daß sie selbst auf einer Weltkarte von großem Maßstabe beinahe verschwinden. — Ein großer Teil von Britisch-Nordamerika und die englischen Besitzungen am Saume des Südlichen Eismeeres sind menschenleer und starren von nie tauendem Eis und ewigem Schnee. In Indien aber kocht die Natur die heißesten Gewürze, gedeiht die Palme bis zu Kirchturmhöhe, erscheinen die Bambusgräser als hohe Baumstämme und es nahm unter englischem Regiment die Urproduktion eine so gewaltige Entwickelung, daß fast die Hälfte der Ein- und Ausfuhr Gesamtasiens auf Indien kommt. — Während endlich

einzelne koloniale Besitzungen vom Mutterlande aus regiert werden (Kronkolonien), wie das Kaiserreich Indien, Ceylon und die Fidschi-Inseln, hat England bei anderen Kolonien nur das Recht zur Aufstellung der Beamten, wie in Natal, und wiederum andere — und zwar bedeutsamerweise gerade die umfassendsten — erfreuen sich einer durchaus selbständigen Verwaltung: so Kapland, Kanada, Australien.

Der Juwel in Großbritanniens Krone ist Britisch-Ostindien mit annähernd 300 Millionen Bewohnern. Man hat das Land und vor allem die Gangesebene mit Recht als ein „großes Treibhaus" bezeichnet. 160 000 qkm werden hier künstlich bewässert. Und so führt denn auch Indien nächst Amerika am meisten Baumwolle aus, sodann Weizen, Gerste, Erbsen, Indigo, Jute, Opium, Tee (100 Millionen kg im Jahre), Pfeffer, Tabak, Zimt, Kaffee, Chinarinde, außerdem Seide und Wolle, Perlen und Perlmutter, ferner Gold (für etwa 6 Millionen Mark jährlich) und Rubinen. Außer den alteingesessenen Gewerben der Teppichknüpferei, Weberei in Seide und Baumwolle, der Herstellung von Waffen und Metallgegenständen, der Elfenbein-, Gold- und Edelsteinverarbeitung blühen dort neuerdings infolge der Verwertung der einheimischen Erz- und Kohlenlager die Maschinen- und Metallindustrie, die Spinnerei und Weberei in Baumwolle (über 5 Millionen Spindeln, besonders in Bombay), Wolle und Seide. Hierzu kommen weiter die Papier-, Öl-, Seifen- und Zigarrenfabrikation sowie die Zuckersiederei. — England überzog Indien mit einem Schienennetz von 46000 km Länge und mit über 105 000 km Telegraphenlinien. Das ganze Ganges- und Indusland bis an die Grenze Afghanistans, das Plateau von Dekan und die Insel Ceylon haben lange und stellenweise dicht nebeneinander hinlaufende Bahnen. In Hinterindien aber führt eine Linie von Rangun nach Mandale. — Der Außenhandel Indiens bewertet sich auf fast 4000 Millionen Mark im Jahre, wovon mehr als ein Drittel auf das Mutterland trifft. Deutschland empfängt aus Indien an Baumwolle und Jute allein für fast 100 Millionen Mark im Jahre. Handelshäfen sind außer Kalkutta (850) und Bombay (800), welche ⅔ des englisch-indischen Handels vermitteln, noch Madras (510) und Rangun (240) in Birma. — In den Strait-Settlements auf der Halbinsel Malakka ist Singapore (210) ein Welthandelsplatz ersten Ranges. Nicht bloß, daß es auf dem Wege von Indien nach Ostasien liegt und deshalb eine Schiffahrtsbewegung von 12 Millionen t jährlich hat. Es vermittelt vielmehr auch großenteils den Handel mit den großen Sundainseln.

Nächst Indien ist Australien mit Neuseeland Großbritanniens bedeutsamste Kolonie, obwohl es auf einer Fläche von mehr als 8 Millionen qkm nicht viel über 5 Millionen Einwohner zählt und

das Innere Australiens vorwiegend niedrige Strauch- und Salzsteppe darstellt. Australien selbst ist wegen seiner Dürre und Flußarmut weniger Ackerbauland, wenn auch strichweise alle Getreidearten (besonders Weizen und Hafer), sodann Kartoffeln, Zuckerrohr, Tabak, Wein, Südfrüchte und Obst gute Ernte geben. Unabsehbare Flächen dienen hier vielmehr der Zucht der Schafe, von denen man an 75 Millionen Stück hält (Wollausfuhr gegen 150 Millionen Mark jährlich, Export von fast 3 Millionen gefrorener Schafkörper), der Rinder (8½ Millionen), Pferde (fast 2 Millionen) und Kamele. Auch das Fleisch der schädlichen wilden Kaninchen wird ausgeführt. Ferner zählt Australien zu den ergiebigsten Goldländern der Erde (Goldausbeute bis 1905 weit über 10 Milliarden); aber auch Silber (400 t im Jahre), Kupfer (40 000 t), Blei (95 000 t) und Steinkohlen (über 9 Millionen t) werden in gewaltiger Menge gegraben. Die Industrie stützt sich im wesentlichen auf die Produkte des Landes selbst. Die Müllerei, Zuckersiederei, Bierbrauerei, die Herstellung von Maschinen, Web- und Schuhwaren, die Fabrikation von Schiffsartikeln und Papier sind beträchtlich. — Eisenbahnen durchziehen Australien auf eine Erstreckung von 28 000 km (darunter eine Randlinie von Adelaide über Melbourne und Sydney nach Brisbane an der Ostküste und die eben in der Vollendung begriffene Überlandbahn von Adelaide nach Port Darwin); die Telegraphenlinien sind rund 200 000 km lang. — Der australische Außenhandel, in welchem sich Einfuhr und Ausfuhr annähernd das Gleichgewicht halten und der übrigens wegen der Wollausfuhr und Ernteergebnisse großen Schwankungen unterworfen ist, bewertet sich gegenwärtig auf 1700 Millionen Mark. Von ihm geht über die Hälfte nach dem Mutterlande. — Welthandelshäfen für den Schiffsverkehr besonders auch zwischen Europa-Asien-Australien einerseits und Amerika anderseits sind Melbourne und Sydney (je 520), Adelaide (170) und Brisbane (130).

Wie in Australien herrscht auch in Neuseeland infolge des feuchten Klimas und großer Weideplätze mehr die Schaf- und Rinderzucht als der Anbau von Getreide, Kartoffeln, Lein und Flachs vor (jährliche Ausfuhr von letzterem über 10 Millionen Mark). Ferner gräbt man hier jährlich für etwa 40 Millionen Mark Gold und 15 Millionen Mark Steinkohlen. Der jährliche Außenhandel beträgt rund 530 Millionen Mark und wird durch Auckland, Wellington und Christchurch vermittelt.

Britisch-Südafrika: das Kapland, Natal, Oranje- und Transvaalkolonie tritt wirtschaftsgeographisch besonders wegen seiner Bodenschätze hervor. Dort liegen die Diamantfelder des Griqualandes um Kimberley (Ausbeute seit 40 Jahren etwa 1 Milliarde Mark), die Kupfergruben des Namalandes,

die Fundorte für Diamanten im Oranjeflußland, von Gold und Silber in Transvaal (gesamte Goldproduktion zwischen 1884 und 1905 an 2000 Millionen Mark), von edlen und unedlen Metallen in Rhodesia, von Steinkohlen namentlich in Transvaal (jährlich 2½ Millionen t) und Natal (jährlich über 1 Million t). — Außerdem baut man hier neben Getreide noch Kartoffeln, Hülsenfrüchte, Wein (200 000 hl jährlich), in Natal auch Zucker. Dazu tritt bei dem vorzüglichen Weideland die Zucht der Strauße (3000 Zuchtstrauße), Schafe, Rinder und Pferde hervor. — Der Handel beläuft sich mit der Kapkolonie allein auf rund 1 Milliarde im Jahre. — Haupthandelsplätze sind: Kapstadt (mit Vororten 170 000 Einwohner), wichtige Station für Indien- und Australienfahrer, ebenso Port Elisabeth und Durban; Kimberley im Mittelpunkt der südafrikanischen Diamantfelder, Pretoria und Johannesburg (120) im goldreichen Transvaal.

Außer den in weltwirtschaftlicher Hinsicht vorläufig noch wenig bedeutsamen Gebieten von Britisch-Ostafrika mit dem allerdings wichtigen Sansibar, dem Nigerland, Zypern und einer Reihe kleiner, über alle Meere hin zerstreuter Inseln sowie Britisch-Guayana im nordöstlichen Südamerika tritt als Hauptkolonie nur noch Kanada hervor. Man setzt auf dieses Gebiet, das auch in den Landstrichen zwischen dem 43. und 60.° n. Br. infolge des Einflusses kalter Strömungen und eines ausgeprägten Kontinentalklimas im Innern vielfach recht unwirtsam ist, große Hoffnung für spätere Zeiten. Gegenwärtig liefert Britisch-Nordamerika aus dem Pflanzenreiche Getreide, Kartoffeln, Hopfen, Flachs und Holzmassen im Werte von annähernd 120 Millionen Mark im Jahre; aus dem Tierreich eine Menge von Pelzen, See- und Süßwasserfischen (Erträgnis der kanadischen Fischerei fast 100 Millionen Mark jährlich); endlich an nutzbaren Mineralien Gold, Steinkohlen (jährlich fast 8 Millionen t), Eisen, Petroleum, Kupfer, Nickel (im Jahre etwa für 300 Millionen Mark). — Die Industrie knüpft an die landwirtschaftlichen Produkte und die Bodenschätze an: Müllerei, Lederfabrikation und Eisenindustrie werden vor allem betrieben. — Dem Verkehr dienen ein Bahnnetz von 33 000 km (die kanadische Pazifikbahn ist 3100 km lang), die großen Seen und zahlreiche Kanäle. — Der Gesamthandel nach außen bewertet sich jährlich auf 2000 Millionen Mark. — Hauptverkehrsplätze sind im Osten Montreal (270) und Toronto (210), Quebec und Winnipeg, St. Johns, Halifax; im Westen Vancouver und Viktoria, am Ausgang der Schiffahrtslinien von Kanada durch den Stillen Ozean nach Ostasien und Australien.

Dänemark und seine Nebenländer.

Gleich Großbritannien ist auch Dänemark ein Inselstaat. Aber sein wirtschaftlicher Aufschwung wurde besonders in der neuen Zeit durch eine Reihe von Umständen gehindert. Vor allem durch seine geringe Ausdehnung und seine niedrige Einwohnerzahl. Zwar übertrifft es Belgien und Holland um ein Geringes an Größe; aber es zählt auf 39 000 qkm nur wenig mehr als 2½ Millionen Einwohner. — Sodann bildet es kein einheitlich zusammenhängendes Landstück, wie die erwähnten Nordseeländer, sondern setzt sich aus einer Anzahl meist wenig umfangreicher Eilande zusammen: Seeland und Fünen im Norden, Arrö, Langeland, Laaland, Falster, Möen, Bornholm im Süden; dazu kommt noch die äußere Hälfte Jütlands. — Weiterhin kam Dänemark nicht an die offene See und in die unmittelbare Nähe eines Weltmeeres vom Range des Atlantischen Ozeans zu liegen, sondern an die vielfach stürmische, durch Jütland und Südschweden eingeengte Ausgangspforte von der binnenmeerischen Ostsee zur Nordsee. Von jener führen der Kleine Belt im Westen, der Große Belt in der Mitte und der vielbefahrene Sund (50 km lang und an der engsten Stelle 4½ km breit) im Osten zum Kattegat. Letzteres erschwert die Fahrt zur Nordsee durch Untiefen und Felsriffe, im Winter auch durch starke Vereisung. — Während fernerhin die Niederlande und Belgien die bedeutendsten Industrie- und Handelsstaaten der Welt zu unmittelbaren Nachbarn haben, wird Dänemark von Südschweden und den deutschen Ostseeländern umrahmt, denen die wirtschaftlichen Bedürfnisse und der Verkehr nicht zukommen, wie den deutschen Nordseegebieten, Frankreich und Holland.

Auch die Küstenbeschaffenheit der dänischen Inseln und Jütlands ist für die Schiffahrt bei weitem nicht derart günstig wie etwa jene Hollands. Wohl durchschneidet der Limfjord ganz Nordjütland von Westen nach Osten und wohl reicht die Bucht von Odense tief nach Fünen, der Isefjord tief nach Seeland hinein. Allein die Seekante ist hier ungemein seicht und die

Flut so gering, daß sie die Ein- und Ausfahrt tiefgehender Seedampfer wenig erleichtert. Geradezu gefährlich aber ist die jütische Nordwestküste, deren Schwerzugänglichkeit der Name der „Jammerbucht" anschaulich genug kennzeichnet. Besser wurde von der Natur die Ostküste Jütlands im Süden bedacht, wo Förden treffliche, wenn auch seichte Ankergründe bei Kolding und Aarhus bieten. Doch findet sich Dänemarks hervortretendster Hafenplatz auch nicht hier, sondern auf Seeland. Es ist Kopenhagen (430, mit Vorstädten 520). Seine Reede ist geräumig, tief, sicher und läßt die größten Ozeandampfer vom Norden aus herein. Es ist daher einer der europäischen Großverkehrshäfen. Über 40 000 Schiffe mit 6½ Millionen t fahren hier jährlich ein und aus.

Wie Holland sind auch die dänischen Inseln durchaus Tiefland, das sich auch an der höchsten Stelle kaum 150 m erhebt. Seinen Untergrund bilden Kreideschichten; nur in Bornholm ist er granitisch. Die Bodenkrume besteht aber hier wie dort aus Ablagerungen der Eiszeit: gröberen und feineren Lehmen und Tonen sowie aus Sand. Ihre Ertragfähigkeit wird durch das milde abgeglichene Seeklima (7½° mittlere Jahrestemperatur) und ausgiebige Niederschläge (über 600 mm jährlich) wesentlich gefördert. Man baut vor allem Hafer (12 Millionen hl im Jahre) und etwas Weizen, sodann Zuckerrüben (90 Millionen hl) und viel Kartoffeln. Auch Gemüse- und Beerenpflanzungen geben gute Ernten. Die geräumigen Hutungen lohnen außerdem die Zucht von Rindern (fast 2 Millionen), Schweinen (1½ Millionen), Schafen (an 1 Million) und Pferden (½ Million). Der Fisch- und Austernfang aber liefert eine jährliche Ausbeute von mindestens 10 Millionen Mark.

Jütlands Boden ist weniger ergiebig als derjenige der dänischen Inseln. Vor allem gibt sich ein hervortretender Unterschied zwischen dem Osten und Westen des dänischen Teils dieser Halbinsel kund. Jener ist wegen seines lehmigen Bodens und seiner höheren Lage der wertvollere und trägt hübsche Buchenhaine. Dieser ist vielfach heideartig und besitzt nur vereinzelte kleine Marschflächen hinter den Watten- und Dünenküsten.

Es muß aber rühmend erwähnt werden, daß die treffliche Schulbildung, ferner die erfolgreichen Bestrebungen der sog. „Volkshochschulbewegung", deren Wirkungen sich auf alle Volkskreise erstrecken, endlich das wohlausgebildete Genossenschaftswesen der Produzenten eine recht günstige Entwickelung der dortigen Landwirtschaft ermöglichten und auf diesem Gebiete vielfach geradezu vorbildliche Zustände geschaffen haben.

Auf die wirtschaftliche Entwickelung Dänemarks im allgemeinen aber hat ganz besonders seine Armut an Bodenschätzen hindernd eingewirkt. (Nur auf Bornholm gräbt man plastische Tone und Porzellan-

erde.) Zwar stützen sich einzelne Industrien auf die Erträgnisse von Ackerbau und Viehzucht, so Zuckersiederei, Branntweinbrennerei und Bierbrauerei, die Herstellung von Fleischprodukten, von Butter und Talg, Leder-, Tuch- und Wollwaren. Zwar verwendet man das einheimische Holz zu Tischlerarbeiten, Klavieren und Schiffsbauten und fertigt in Kopenhagen und auf der Insel Bornholm Porzellansachen. Dagegen ist die Maschinen-, Baumwoll- und Tabakindustrie gering und wird in ausgedehnterem Maße nur in Kopenhagen, Odense und Viborg betrieben.

Das Eisenbahnnetz Dänemarks ist in Anbetracht dessen, daß die Natur den Inselstaat wesentlich auf den Seeverkehr hinweist, dicht zu nennen. Es mißt 3300 km. Das Telegraphennetz ist noch 500 km länger und hat über 14 000 km Drähte. Dazu kommt ein außerordentlich lebhafter Küstenverkehr zwischen den einzelnen Inseln, Deutschland und Schweden. Die dänische Handelsflotte umfaßt über 4000 Fahrzeuge, worunter sich freilich nur 620 Dampfer befinden. Der stets anwachsende Gesamtaußenhandel bewertet sich auf mehr als 1300 Millionen Mark jährlich und richtet sich fast ganz nach den Nachbarstaaten Dänemarks, Frankreich und Großbritannien. Unser Vaterland empfängt von den dänischen Inseln her hauptsächlich Groß- und Jungvieh (für 30 Millionen Mark), Pferde (für 25 Millionen), Fleisch und Fett (für 15 Millionen), Seefische und Hummern (7—8 Millionen), frische Milch, Felle, Gerste, Därme. Es liefert dafür an Dänemark: Tuche und Zeugwaren aus Baumwolle, Wolle und Leinen (für etwa 25 Millionen Mark), Eisen und Eisenwaren (12 Millionen), Maschinen und Fahrräder (10 Millionen), ferner Lederwaren, Zucker, Steinkohlen.

Dänemarks Nebenländer messen 193 000 qkm mit 120 000 Seelen. Zu ihnen gehören die vulkanischen Faröer zwischen Schottland und Island, deren Bewohner sich von den Erträgnissen der Schafzucht, Seefischerei und des Fangs der Daunen liefernden Eiderente nähren. (Hauptort: Thorshavn). Ferner die Wunderinsel Island, wo tätige und erloschene Vulkane, heiße Springquellen (Geysirs) und mächtige Gletscherfelder hart aneinanderstoßen. Auf der vom Golfstrom bespülten Südwestseite der Insel (mit Reikjavik) treibt man, wie auf den Faröern, etwas Schafzucht, dann Fisch- und Vogelfang, weiterhin auch Robbenschlag. Endlich besitzt Dänemark den Westsaum von Grönland mit reichen Fundstätten für Eisen, Zink, Graphit, besonders aber Kryolith und dem Reichtum des angrenzenden Meeres an Robben, Seehunden und Walen — sowie einige Inseln im amerikanischen Mittelmeere (St. Thomas, St. John und St. Croix), die den Anbau von Rohrzucker und Baumwolle lohnen.

Skandinavien.

1. Allgemeines über die Lage Skandinaviens und seine Beziehungen zum Meere.

Wie für Frankreich die Lage am Westrand des mittleren, für Spanien jene am Westrand des südlichen Europas kennzeichnend ist, so für Skandinavien die Lage *am Westrand des Nordens unseres Erdteils*. Von den großen europäischen Industrie- und Handelsstaaten ist es zwar ziemlich weit abgerückt. Doch liegt es von ihnen auch nicht sehr viel weiter entfernt als etwa Italien oder die Schweiz. Zudem ist Skandinavien eng mit dem Meere verknüpft und seine Verbindung mit Deutschland, den Niederlanden, England und Frankreich ist dadurch wesentlich erleichtert. *Seine Halbinselnatur und seine schmale, langgestreckte Gestalt, seine Küstengliederung und Bodenform weisen es auf die See hin.* Gleich Frankreich wird es sowohl unmittelbar vom Ozean als auch von bedeutsamen Nebenmeeren bespült. Im Westen berührt es der Atlantische Ozean und im Norden das Polarmeer; im Osten und Süden von ihm aber fluten Nord- und Ostsee. Nur nach Rußland führt im Nordosten eine 450 km breite Landbrücke hinüber, die aber für den Handel um so weniger ins Gewicht fällt, als sie auf das unwirtsame Lappland trifft, fast ganz jenseits des Polarkreises liegt und nicht eine einzige wichtigere Siedelung enthält. — Im Westen und Norden Skandinaviens bilden die Inselschwärme und Felsklippen der *Schären* — zu ihnen zählen auch die *Lofoten* — gleichsam Brückenpfeiler zwischen Festland und Ozean und in meilenlangen *Fjorden* greift dieser mit sturmsicherem, tiefem Ankergrund ins Land hinein. *Der Osten* fällt zuerst stufenartig und dann allmählich gegen den Bottnischen Meerbusen herab und sendet diesem *Dutzende von Wasseradern* zu, deren Quellen und Quellseen dem Atlantischen Ozean oft auf 40—50 km genähert sind. Der Süden der Halbinsel aber neigt sich dem Skagerrak, Kattegat und der Ostsee zu, so daß Glommen, Klar- und Götaelf dorthin ihren Weg suchen. Ihm gehört auch jene *Gruppe mächtiger Wasserbecken* an, die als Mälar-, Hjelmar-, Wetter- und Wenersee fast durch

das gesamte Schweden von Osten nach Westen reicht und in früheren Zeiten eine unmittelbare Wasserverbindung zwischen Nord- und Ostsee herstellte. So stark ist Skandinavien an das Meer gekettet, daß seine Bewohner seit der germanischen Urzeit sich als Herren desselben betrachteten. Den seefreudigen Nordgermanen duldete es, wenn die Winterstürme dem Wonnemonat wichen und Lenzesglanz über den Wogen schimmerte, nicht länger zuhause. Wie liebkosend nannte der germanische Seefahrer den Ozean: Wogenpfad, der Walfische Weg, der Schwäne Straße, den Meeresrappen. — Zwischen dem 9. und 11. Jahrhundert fuhren jene unbändigen Germanen des Nordens, denen die Fjordlandschaften Skandinaviens (Wike) ihren gefürchteten Namen gaben, nach Art der alten Vandalen, Goten und Sachsen die Küste der Nordsee, des Ärmelkanals und des Atlantischen Ozeans entlang bis in die entlegensten Buchten des Mittelländischen und Schwarzen Meeres und tief in die fahrbaren dortigen Flußmündungen hinein. Für die Wikinger galt, wie kaum für ein anderes Seevolk, Goethes Wort: „Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen." Ohne Führung der Magnetnadel segelten sie in der Mitte des 9. Jahrhunderts regelrecht nach Island, am Ende des 10. unter Erik dem Roten nach Grönland und um die Jahrtausendwende wurden sie die ersten Entdecker Amerikas von Westen her. In der neuen Zeit aber haben sich die Skandinavier um die Entschleierung der nordpolaren Gegenden unsterbliche Verdienste erworben, vor allem der Norweger Nansen und der Schwede Nordenskjöld.

Daß Skandinavien nicht zu einem wirtschaftlichen Weltreiche wurde, daran ist außer seiner nördlichen Lage — es reicht vom 55. bis über den 71.° n. Br. hinaus — die unwirtliche Gebirgsnatur seiner Westhälfte und seine an Zahl sehr geringe Bevölkerung schuld. Norwegen hat auf 325 000 qkm Fläche nur 2¼, Schweden auf 450 000 qkm nur wenig über 5 Millionen Menschen. Auch der nationale und wirtschaftliche Gegensatz zwischen dem Schweden und Norweger sowie die vielfachen Wirren zwischen beiden, die vor kurzem zur Auflösung der die skandinavischen Reiche verknüpfenden Personalunion führten, kommen hierbei in Betracht.

2. Vergleich zwischen der atlantischen und baltischen Seite Skandinaviens.

Skandinavien kann wirtschaftsgeographisch zwanglos in eine atlantische und eine baltische Seite getrennt werden. Jene umfaßt im wesent-

lichen Norwegen, diese Schweden. Beide sind unter sich, wie schon der flüchtigste Blick auf die Karte lehrt, in gleichem Maße verschieden wie Belgien und Holland.

Norwegen ist ein viel gebuchtetes rauhes Hochgebirgsland vorwiegend aus altkristallinischen Schiefern (besonders Gneis), das sich von seiner Südspitze bis ans Eismeer auf 250 km hin erstreckt. Breitausgedehnte Fjelde (Plateaus), mit gewaltigen Gletschermassen gepanzert (wie z. B. dem Jostedals-Brä) oder mit ödem Schutt und Blockwerk bedeckt, sind für dieses Land charakteristisch. Über die Fjelde wölben sich die Gipfel im Süden bis 2600 m (Galdhöping über dem Jötunfjeld), in der Mitte bis 2300 m (Snehätta über dem Dovrefjeld), im Norden noch bis 2000 m hoch empor. Die schroffwandigen, tiefeingerissenen Täler tragen zur Wegbarkeit des Gebirges wenig bei. Wichtig für den Verkehr sind dort fast nur die Rinnen der großen Fjorde, besonders des Kristiania-, Hardanger-, Sogne- und Drontheimer-Fjords. Nadelwälder, zahlreiche Seebecken, Wasserfälle und Moorflächen treten neben den Gletschern, dem Schnee und Fels im Antlitz der norwegischen Landschaft besonders hervor. Abgesehen vom Glommen fehlt es an beträchtlichen Flüssen und der Boden zeichnet sich nur im Umkreis von Kristiania durch Ergiebigkeit aus.

Im Gegensatze zur atlantischen Seite Skandinaviens herrscht auf der baltischen, also in Schweden, das Tiefland vor. Es breitet sich vor allem südlich des Dalelf aus. Da sich die skandinavischen Alpen, die an der Nordwestecke Schwedens im Sulitelma noch 1900 m hoch ansteigen, leicht stufenartig von der Westgrenze des Landes zum Bottnischen Meerbusen herabsenken und damit eine breite Abdachung nach Südosten schaffen, können sich hier zahlreiche, parallel miteinander zur Ostsee verlaufende Flüsse (Elf) entwickeln, die indessen ihrer Wasserfälle und Stromschnellen wegen dem Verkehr wenig dienen. Nur in Südschweden wurde einerseits durch die großen Seen, anderseits durch den Göta-Trollhättakanal (Ostsee-Götakanal I-Wettersee-Götakanal II - Wenersee - Trollhättakanal - Götaelf - Skagerrak) eine Reihe gut befahrbarer Wasserstraßen geschaffen. — Und wenn auch der Boden in Nordschweden vielfach steinig und mit erratischen Blöcken dicht durchsetzt erscheint, so ist er doch südlich der großen Seen, wo neben Granit und Gneis auch Jura- und Kreidegestein den Untergrund bilden, an der Küste und stellenweise auch längs der Flüsse meist außerordentlich ertragfähig. Auch der Wald ist hier ausgedehnter als im unwirtlichen Norwegen, er bedeckt volle $^1/_6$ des Landes.

Wie nach Bodengestalt und Bewässerung und Fruchtbarkeit, sind die atlantische und baltische Seite Skandinaviens auch hinsichtlich ihres

Klimas und der wirtschaftlichen Betätigung ihrer Bewohner grundverschieden. Norwegen hat ozeanisches Klima. Der Golfstrom ist der gütige Born, aus dem sein vergleichsweise mildes, abgeglichenes und niederschlagreiches Klima strömt. Kein Hafen wird im Winter vom Eisgang gesperrt, dem Hauptteil des Landes kommen mittlere Jahrestemperaturen zwischen 7 und 3° C. zu, es fallen fast 2000 mm Niederschläge, bis über den Polarkreis hinaus können an geschützten Stellen Gerste und Kartoffeln gebaut werden und nur der nördlichste, vom Eismeer bespülte Saum Norwegens fällt in die baumlose Polarzone. Im Bereich des kontinentalen Klimas liegt bloß der verbreiterte, weiter vom Atlantischen Ozean entfernte Südosten Norwegens. So kommt es auch, daß Kristiania, trotzdem es unter 60° n. Br. liegt, die gleiche mittlere Jahrestemperatur wie Drontheim unter dem 63. Breitengrad hat, nämlich 4° C.

Anderseits ist die geringe Sommerwärme des ozeanischen Klimas auf der atlantischen Seite Skandinaviens dem Anbau von Getreide auch an fruchtbaren Stellen so wenig günstig, daß für fast die Hälfte des Jahres Brotfrucht eingeführt werden muß. Mit Recht kann man daher sagen, die norwegische Urproduktion liege mehr in den fischreichen Fjorden, in den von Wild erfüllten Wäldern und in den ausgedehnten Weiden des Landes als in den Getreidefeldern. Auch gegenwärtig noch sind die Norweger nicht nur äußerst tüchtige Seeleute, die man außer auf den eigenen Fahrzeugen besonders auch auf den englischen Schiffen häufig trifft, sondern auch vortreffliche Fischer auf dem offenen Ozean wie in den Fjorden, auf ihren Seen wie auf ihren Flüssen. Ein Fünfzehntel aller Westskandinavier beschäftigt sich mit dem Fang von Heringen, Kabeljau, Schellfischen, Hummern, Austern, weiterhin von Forellen und Lachsen, und norwegische Walfischfänger trifft man häufig im Nord-, manchmal sogar auch im Südpolarmeer an. — Mit Forst- und Landwirtschaft beschäftigt sich etwa $^1/_8$ der erwerbstätigen Bewohner. Die Holzausbeute der Wälder ist höchst lohnend. Neben der Zucht von Pferden (ausdauernde Bergpferde) fällt bei den Lappen jene des Rens auf, von dem $^1/_3$ Million Tiere gehalten werden. Auch die Rinderzucht (gegen 1 Million Stück) und die Milchproduktion liefern einen ansehnlichen Ertrag. Von Bedeutung ist ferner die Erbeutung von Pelztieren (Hermelinen, Fischottern, Bären), Seevögeln und Robben.

Das norwegische Großgewerbe beutet in erster Linie die Landesprodukte aus. Den Mangel an Kohlen müssen mehr und mehr die Wasserkräfte ersetzen. Neben der Holzindustrie (Schiffsbau, Möbel-, Zellulose- und Papierfabrikation) sind die Branntweinbrennerei und

Bierbrauerei, die Herstellung von Fischkonserven und Lebertran sowie in Drontheim die Zuckersiederei beträchtlich.

Norwegens Gesamtaußenhandel bewertet sich auf 600 Millionen Mark jährlich. Er wird außer der sehr beträchtlichen Handelsflotte — der viertgrößten der Welt — von mehr als 7200 Schiffen (worunter 1500 Dampfer) durch nicht weniger als 2500 km Bahnen (besonders beachtenswert die Linien Kristiania-Bergen und Kristiania-Drontheim quer durch die skandinavischen Alpen) und 50 000 km Telegraphendrähte vermittelt. Deutschlands Einfuhr aus Norwegen ist gering und beträgt im Jahre wenig über 25 Millionen Mark. Es kommen in Betracht vor allem Fische (nahe an 10 Millionen Mark im Jahre), Tran und Robbenspeck (4 Millionen Mark), Holz (3 Millionen Mark). Es liefert dagegen Zeuge und Tuche (10 Millionen Mark), Zucker, Getreide, Eisenwaren, Chemikalien, Zement, im ganzen jährlich etwa für 70 Millionen Mark Waren.

Hauptindustrie- und Handelsplatz ist Kristiania (230) am gleichnamigen Fjord, nahe der schwedischen Grenze und der fruchtbarsten Landschaft Norwegens. Es hat treffliche Schiffsverbindungen mit den Nord- und Ostseeländern, treibt viel Küstenschiffahrt und außerdem Industrie in Möbeln, Maschinen, Zigarren, Tabak, Holzwaren, Bier. Bergen (70) und Drontheim (40) sind die ersten Plätze für Fischereiprodukte und haben ansehnlichen Schiffsbau. Stavanger ist Fischerhafen, Kristiansand an der Südspitze Norwegens endlich eine auch für den rasch zunehmenden Verkehr von Nordlandreisenden nicht unwichtige Dampferstation nach Deutschland.

Während der atlantischen Seite Skandinaviens ein ausgesprochenes Seeklima zukommt, hat die baltische Seite ebenso deutliches Landklima. Im Winter leidet daher der schwedische Verkehr unter der Vereisung der Häfen. Dagegen gestatten die hohen Temperaturen und die langen Tage des Sommers sowie die geringen Niederschläge (nur etwa 500 mm im Jahre) in Südschweden selbst noch den Anbau von Weizen. Auch Roggen, Gerste, Hafer und Zuckerrüben werden in beträchtlichen Mengen geerntet, ebenso Flachs, Tabak und Hopfen sogar noch in der nördlichen Umgebung Stockholms. Die Grenze ihres Anbaues fällt ungefähr mit jener der Steineiche und der Zone der gemischten Wälder zusammen. Im Norden von Gefle tritt an Stelle der letzteren sodann reines Nadelholz. — Die unproduktiven Flächen nehmen im Vergleich zu Norwegen bloß geringen Raum ein. Daher vermochte sich in Schweden neben dem Ackerbau auch die Viehzucht so stark zu entwickeln, daß man 2½ Millionen Rinder, 1¼ Millionen Schafe und über ½ Million Pferde zählt. Hingegen wird das Erträgnis des Fischfangs hier nur auf etwa 5 Millionen Mark im Jahre geschätzt.

Spielen in der wirtschaftlichen Betätigung des Norwegers Schiffahrt und Fischfang die

Hauptrolle, so im wirtschaftlichen Betrieb des Schweden außer der Landwirtschaft die Ausbeute des Holzreichtums der Wälder und zahlreicher nutzbarer Mineralien, sowie einzelne auf diese Naturschätze gegründete Industrien. Sämtliche schwedische Häfen führen Holz in so großen Mengen aus, daß der Export noch immer jährlich 150 Millionen Mark ausmacht. Schwedische Zündhölzer kennt man durch ganz Europa. Die Herstellung von Möbeln, teilweise mit altnordischen Verzierungen, wird häufig im Lande betrieben, vor allem in Göteborg und Stockholm, und noch mehr als in Norwegen blüht hier die Fabrikation von Holzpapier und Holzstoffen. Auch der Schiffsbau ist längs der Ostseeküste nicht unansehnlich. Die Flachsernten Schwedens gaben ferner Anlaß zu einer jetzt stark entwickelten Leinen- und Segeltuchweberei, der Anbau von Weizen und Roggen zu ausgedehnter Müllerei und Branntweinbrennerei, jener von Gerste und Hopfen zur Bierbrauerei wiederum besonders in Stockholm und Göteborg, der von Tabak zur Zigarrenfabrikation, beträchtliche Ernten von Zuckerrüben zur Zucker- und Schokoladebereitung in Stockholm, Malmö, Göte- und Helsingborg, endlich die Zucht der Rinder und Schafe zur Leder- und Handschuhfabrikation und zur Wollweberei. Daneben finden sich noch Seifensiedereien und Fabriken für Baumwollwaren gleichfalls in Stockholm, Göteborg und Malmö.

Abermals im Gegensatze zu Norwegen wurde Schweden außerordentlich reich mit Bodenschätzen gesegnet. In erster Linie birgt es fast unerschöpfliche Lager des besten Eisens. Nach Deutschland allein gehen im Jahre für etwa 30 Millionen Mark schwedische Eisenerze. Die Hauptfundstätten hierfür liegen im Süden des Wettersees, im Norden von Stockholm und vorzugsweise in Lappland. Dazu kommen ausgedehnte Schichten von Kupfer- (besonders bei Falun), Silber- und Blei- (um Upsala), Zink- und Nickelerzen. Zu Denkmälern wird ferner viel schwedischer Granit verwendet. — Der Erzreichtum findet großenteils schon im Lande selbst Verwendung. Die Eisenindustrie hat in allen größeren Städten einen bedeutenden Aufschwung genommen und die Stahlwaren von Eskilstuna sind ebenso weit bekannt wie jene von Solingen und Remscheid.

Schwedens Gesamthandel hat erstmals im Jahre 1900 den Wert von 1 Milliarde im Jahr überschritten und beträgt zurzeit gegen 1200 Millionen Mark. Er ist sonach doppelt so groß als der Norwegens. Ihm dient zwar nur eine Flotte von nicht ganz 3000 Schiffen, worunter sich 1060 Dampfer befinden. Dagegen ist das Königreich dicht von Eisenbahnen (fast 13 000 km), Telegraphendrähten (fast 30 000 km) und ausgezeichneten Straßen (über 20 000 km) durchzogen. Sie alle weisen auf einen regen Landverkehr hin. — Wie schon angedeutet,

führt Schweden nach Deutschland hauptsächlich Eisenerze (etwa für 30 Millionen Mark jährlich), Holz (über 35 Millionen Mark), Steine zu Bildhauerarbeiten und Bauten (15 Millionen Mark), sodann Kupfer- und Zinkerze, Fische und Beeren aus. Es empfängt dafür von uns Getreide (für rund 19 Millionen Mark), Kleider, Tuch- und Zeugwaren (zusammen für 11 Millionen), Wolle und Wollwaren (für 9 Millionen), Eisenwaren, Maschinen, Zucker, Leder.

Schwedens Haupthandelsorte sind Stockholm, Göteborg und Malmö. Stockholm (325) fast in der Mitte der schwedischen Ostseeküste und am Mälarsee, außerdem in fruchtbarer Umgebung prachtvoll gelegen, mit großem, sturmsicherem Hafen, ist der wichtigste schwedische Handelsplatz an der Ostsee. (Seine Industrien s. S. 193). Hier fahren jährlich über 50 000 größere und kleinere Schiffe mit 5½ Millionen Nettotonnen aus und ein, darunter gegen 3000 ausländische mit weit über 1 Million Nettotonnen. —Göteborg (140) an geschützter Bucht, mit trefflichen Verkehrswegen nach dem Binnenlande, ist der bedeutsamste Verkehrsort Schwedens an der Nordsee und unterhält daher auch lebhaften Handel mit Holland und England. — Malmö (75) an der Südspitze Schwedens und am Sund, vermittelt wesentlich den Verkehr mit Dänemark, Deutschland und gemeinsam mit Stockholm den mit Rußland.

Das russische Weltreich.

1. Über den Charakter Rußlands als Riesen- und Binnenstaat.

Rußland zählt zu den 4 Riesenstaaten der Erde. Es nimmt unter den Weltreichen nach seiner Flächenausdehnung den zweiten, nach seiner Einwohnerzahl den dritten Platz ein. Nur Großbritannien mit seinem Kolonialbesitz von 29 Millionen qkm und fast 400 Millionen Seelen schreitet ihm an Größe und Bevölkerung, China mit 430 Millionen Menschen wenigstens an Volkszahl weit voran. Doch ist nicht zu übersehen, daß das russische Reich in Europa und Asien mit seinen 22 Millionen qkm Fläche und 130 Millionen Köpfen das größte zusammenhängende und geschlossene Staatsgebiet auf der Erde bildet, während die englischen Besitzungen über unseren ganzen Planeten hin zerstreut sind und mit dem Mutterlande vielfach nur im lockersten Zusammenhange stehen. Vor China aber hat Rußland die abendländische Kultur sowie die Stärke seiner staatlichen und militärischen Machtmittel voraus. Dazu kommt, daß das russische Reich Großbritannien und China zugleich an Ausdehnungsmöglichkeit überlegen ist, vor allem in Asien. Russische Sendlinge entfalten einen mächtigen Einfluß in Syrien. Auch in Persien und Afghanistan spielt die russische Staatskunst eine wichtige Rolle. Immer stärker schiebt sich die russische Macht gegen Indien vor. Und mit der Besitzergreifung der Mandschurei wollte sie sich vor die Tore Pekings stellen, was ihr freilich infolge ihres unglücklichen Krieges mit Japan auf lange Zeit hinaus nicht gelingen wird. In Europa ferner ist der russische Einfluß ganz besonders rührig auf der Balkanhalbinsel, wo bekanntlich Konstantinopel als lockendes Ziel winkt.

Auch ohne seine asiatischen Besitzungen ist das russische Reich fast zehnmal ausgedehnter und doppelt so volkreich als Deutschland. Allein seine Bevölkerungsdichte, die auch in den am stärksten bewohnten Gegenden (Polen) 100 Seelen auf den qkm nicht überschreitet, ist fünfmal geringer als die des Deutschen Reiches. Und doch wächst Rußlands Volkszahl sehr viel rascher als die deutsche. In der geringen Bevölkerungsdichte, sowie in der niedrigen Bildungs- und Kulturstufe des verarmten rus-

sischen Volkes im allgemeinen liegt neben der Willkür und Beutesucht des dortigen Beamtentums eine bedenkliche Schwäche hinsichtlich der wirtschaftlichen Weiterentwickelung begründet. Dem Riesenstaate mangelt es an frisch und fröhlich vorwärtsstrebenden, kulturfrohen Menschen.

Rußland ist in der Hauptsache Binnenstaat, trotzdem es sich im Nordwesten mit der Ostsee, im Norden mit dem Eismeere, im Süden mit dem Asowschen und Schwarzen Meere berührt. Schon die mittleren Gegenden des Landes liegen siebenmal soweit vom Meere entfernt als jene Englands. Für Handel und Verkehr ist denn auch die Lage Rußlands im ganzen keineswegs günstig. 5000 km grenzt es an Sibirien, 4500 km an das Eismeer: Gebiete, die seinem Handel ebensowenig Anregung geben als die Grenzsäume gegen Zentralasien und Persien, die Türkei und Rumänien, das äußerste Schweden und Norwegen hin. Von den österreichisch-ungarischen Kronländern bietet nur das wirtschaftlich unbedeutende Galizien gute Verbindungsmöglichkeiten nach Rußland hin, während Ungarn durch die Karpathen scharf von ihm geschieden ist. Nur gegen Deutschland ist die russische Grenze auf 1300 km hin durchaus offen. Da beiden Reichen zudem noch Ströme von dem Wasserreichtum der Weichsel, des Pregels und Niemens und gleichzeitig ausgedehnte Küstenanteile an der Ostsee eigen sind, mußte sich der deutsch-russische Verkehr schon aus rein äußeren Gründen lebhaft gestalten. In der Tat bewegt sich denn auch mehr als $^2/_5$ des russischen Außenhandels nach Deutschland, und $^1/_5$ über Ost- und Nordsee hinweg nach Britannien.

2. Rußland ein Gebiet geographischer Einheitlichkeit und Einfachheit.

a) Hinsichtlich der Bodengestalt.

Im Gegensatze zu Österreich-Ungarn, dem Lande ausgesprochener geographischer Gegensätze, ist das russische Reich das Land der geographischen Einheitlichkeit und Einfachheit. Unabsehbar weit spannt sich hier allenthalben das Tiefland aus. Aus ihm wölben sich nur vereinzelte niedrige Hügelländer auf. Unter ihnen hebt sich am deutlichsten die Waldaihöhe im Südosten von Petersburg mit 350 m Erhebung über dem Meere ab. Sie ist wichtig als Quellzentrum, von dem Wolga, Dnjepr und Düna abfließen. Von ihr geht der mittelrussische Landrücken ab, der als leichte Bodenschwelle zwischen Dnjepr und Don bis nahe an

das Asowsche Meer hinzieht. Die Höhen im Westen der Wolga steigen dann nochmals wenig über 300 m auf, senken sich aber zum Flusse selbst jäh nieder, um gegenüber von Saratow auf dessen östlichem Ufer nochmals als Obtschei-Syrt nach Osten hin sanft anzusteigen. — Echte Gebirge besitzt Rußland nur an seinem Ost- und Südostrande, den gut wegbaren, an edlen und unedlen Metallen, edlen Steinen und Kohlen reichen Ural, der aber kaum 1700 m an Höhe erreicht, sowie den alpengleichen Kaukasus, an der Grenzscheide Asiens und Europas gelegen, mit dem über 5600 m hohen Elbrus. Seine Fortsetzung bilden die Jailaberge am Südostgestade der Halbinsel Krim, an deren Fuß süße Trauben und Südfrüchte reifen, Lorbeer und Myrte grünen.

b) Hinsichtlich der Gesteinsbeschaffenheit.

Auch nach seiner Gesteinsbeschaffenheit ist der russische Boden im großen und ganzen einfacher als man nach der riesenhaften Ausdehnung des Reiches erwarten sollte. Das Grundgebirge der ungefalteten „russischen Tafel" besteht aus Graniten, Gneisen und kristallinischen Schiefern. Ihnen sind in der Mitte des Reichs um Moskau Kohlenschichten, im Nordosten Trias- und Jura-, im Süden Kreide-, sowie Tertiärgesteine gleichfalls in ungestörter Schichtung aufgelagert. Die eigentliche Bodenoberfläche aber bilden im Norden die meist wenig ertragfähigen Ablagerungen eiszeitlicher Schutt-, Lehm- und Sandmassen mit zahllosen Seen (darunter die wahren Süßwassermeere des Ladoga und Onega) und den mächtigsten Sumpfstrichen Europas (am Pripet die Rokitnos) — im Süden dagegen die außerordentlich fruchtbare Zone der Schwarzerde (Löß mit Humus), die ohne Übertreibung die russische Kornkammer genannt werden kann, und das fast ausschließlich nomadischer Viehzucht dienende Gebiet der gelben Steppenerde vom Nordrande des Schwarzen Meeres bis zum Kaspischen Meere.

c) In bezug auf die Bewässerung.

Gleich geartet sind auch Rußlands Wasseradern. Es sind wahre Tieflandströme. Strahlenförmig durchziehen sie die weite Tiefebene, sorgen für eine gleichmäßige Bewässerung und verbinden das weitentlegene Innere mit den Küstengegenden. Sie haben alle nur geringes Gefälle, sind beinahe bis zur Quelle befahrbar und lassen sich leicht durch Kanäle miteinander verbinden. Daher kommt dem russischen Reich ohne Finnland ein „Wasserstraßennetz von über 120 000 km Länge zu, wovon für Dampfschiffe 27 000 km benutzbar sind". Allerdings haben die fließenden Gewässer Rußlands für die Personen- und Warenbewegung

auch zwei Nachteile: sie leiden meist unter starker Vereisung (die Wolga z. B. ist dadurch 140—150 Tage im Jahre für den Verkehr geschlossen) und münden in Binnenmeere oder in den abgelegenen polaren Ozean. Sie können daher nie zu Straßen für einen wahrhaft internationalen Verkehr werden, wie etwa der Rhein oder die Mehrzahl der französischen und englischen Flußadern.

d) In bezug auf das Klima.

Weiterhin besitzt Rußland im wesentlichen klimatische Verhältnisse von verwandtem Grundcharakter. Wegen seiner Entfernung vom offenen Weltmeere und infolge seiner riesenhaften Ausdehnung hat es allenthalben echtes Landklima mit dem schroffen Gegensatze zwischen Sommer und Winter. Moskau z. B. hat eine mittlere Januartemperatur von — 11, aber eine mittlere Julitemperatur von + 19° C. An Niederschlägen ist das ganze Reich viel ärmer als das westliche Europa und nach Südosten zu nehmen dieselben derart ab, daß Steppenbildung erfolgt, die zwar noch Getreidebau zuläßt, aber kein Waldkleid mehr besitzt.

e) Hinsichtlich der Bevölkerung.

Endlich läßt sich auch hinsichtlich der russischen Bevölkerung sagen, daß sie einer gewissen Einheitlichkeit nicht entbehre. Wohl besitzt das Land das bunteste Völkergemisch in Europa. Aber ¾ desselben sind Russen und die übrigen Volkselemente sind trotz ihres zeitweise aufflackernden Widerstrebens fast alle im Begriffe, vom Slaventum aufgesaugt zu werden und im Großrussentum unterzugehen.

3. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Rußland

beruhen einerseits auf dem Betrieb der Landwirtschaft, anderseits auf der Ausbeute der Bodenschätze.

So deutlich die Einheitlichkeit und Einfachheit der Naturverhältnisse in Rußland auffällt, so wenig gleichmäßig ist die Ausnützung des Bodens in diesem Reiche. Selbst die Forstwirtschaft steht auf tiefer Stufe und die Ausbeutung der Wälder wird oft ganz sinnlos betrieben. Zwar bedecken diese noch nahezu ⅖ der Bodenfläche. Aber sie sind fast ganz auf den Norden und Osten des Reiches beschränkt. Dem südlichen Rußland fehlt es merklich an Bewaldung. Gegenwärtig bewertet sich die russische Holzausfuhr noch auf 180 Millionen Mark im Jahre.

Auch der Ackerbau liegt vielfach im argen. Es dient ihm nur wenig mehr als ¼ der Reichsfläche. Daran sind allerdings zum Teil

weite Seeflächen besonders in Ingermanland und Finnland, ausgedehnte Sumpfgegenden wie am Pripet und im ganzen Nordwesten des Staates sowie die Steppenlandschaften im Südosten schuld; zum Teil aber auch unwirtliche Klimaverhältnisse, die den Tundren im Norden weiten Raum lassen und die Grenze für den Anbau der Gerste bis auf 65, für den des Roggens und Hafers bis auf 60° n. Br. herabdrücken. Dazu treibt der russische Kleinbauer die Bodenausnützung in altväterisch rückständiger Weise. Nur die Großgrundbesitzer wirtschaften vielfach in ähnlicher Art, wie es in Norddeutschland und Österreich geschieht. — *Am stärksten wird der Ackerbau im Hinterlande der Ostsee* von der Weichsel bis zum Finnischen Meerbusen und *sodann quer durch das Reich von Pruth und Dnjestr an bis gegen die Wolga zwischen Nowgorod und Samara betrieben.* Und zwar findet sich in der letzteren Gegend sowie streckenweise südlich davon vom untersten Dnjestr bis östlich des untersten Dons jene außerordentlich ertragfähige, humusreiche Lößerde, die als Tschernosem bezeichnet wird. Die Ostseeprovinzen und die Region der Schwarzerde bilden sonach die Hauptackerbauländer des Reiches.

Vor 30 Jahren noch erntete Rußland die größten Getreidemengen auf der Erde. Auch gegenwärtig noch baut es rund 200 Millionen dz Roggen, 180 Millionen dz Weizen — $\frac{1}{6}$ der Weizenernte der Welt — und 140 Millionen dz Hafer. Insgesamt erzielt man im Jahre gegen 500 Millionen Doppelzentner Getreide, wovon 60—80 Millionen zur Ausfuhr gelangen. Und doch könnte man bei westeuropäischem Betriebe leicht eine dreifach größere Ernte gewinnen. Im Vergleiche mit dem Deutschen Reiche verwendet man in Rußland für Weizen die 10 fache, für Roggen und Gerste je die 5 fache, für Hafer die 4 fache Anbaufläche, — und doch werden weite russische Gebiete bei Mißernten infolge der vielfach ungenügenden Verkehrswege von Hungersnöten stark heimgesucht. — Außer Getreide baut man noch beträchtliche Massen von Kartoffeln, sodann Flachs (in so ausgedehntem Maße wie nirgends wieder auf der Erde) und Hanf, Rübenzucker vor allem im Westen des Staates (Gewinn an Rübenrohzucker über 1 Million t jährlich), Mais, Melonen und Sonnenblumen (zur Ölgewinnung in Südrußland), Tabak besonders im Gebiete der Schwarzerde, Wein im äußersten Süden auf der Halbinsel Krim und im Mündungsgebiet des Dnjestrs und Dons.

Ähnlich ungleichmäßig wie der Ackerbau wird auch die *Tierzucht* in Rußland gepflegt. Ihr Betrieb ist zum Teil nomadisch und zwar in den *Steppenlandschaften* des Südostens und Ostens, wo Kirgisen und Kalmücken ihre mächtigen Pferde- und Schafherden sowie große Steppenrinder weiden. In den *Landschaften der Reichsmitte*, wo Großgewerbe und Ackerbau gemischt vorkommen und eine

dichte Bevölkerung sich vorfindet, treibt man neben der Weide- auch Graswirtschaft und sorgt für Winterfütterung. Am aufmerksamsten aber widmet man sich der Rinderzucht im Ostseehinterlande, wo man nach westeuropäischem Muster vorgeht. Gegenwärtig zählt man in Rußland 35 Millionen Rinder, 43 Millionen Schafe und Ziegen, 23 Millionen Pferde und 11 Millionen Schweine. Ferner ist die Zucht von Geflügel so beträchtlich und lohnend, daß das Reich daran und an Eiern im Jahre um annähernd 150 Millionen Mark ausführt. Die Zucht der Biene wird vielfach im Lande und jene der Seidenraupe auf der Krim betrieben. Nordrußland ist reich an geschätzten Pelztieren. Endlich treibt man in der Wolga und dem Uralfluß, auf dem Schwarzen und Kaspischen Meere einträglichen Fischfang, besonders auf Störe und Hausen, in der Ostsee und dem Weißen Meere auf Heringe und Kabeljau, in den Seen, kleinen und großen Flüssen auf Lachse.

Wie die Landwirtschaft in den einzelnen Gegenden Rußlands grundverschiedenen Charakter trägt, so ist auch die Verteilung der Bodenschätze über das Land hin höchst ungleich. Der Norden ist daran sehr viel ärmer als die Mitte und der Süden. Hier sind vor allem das Donezbecken und das polnische Dobwrobecken reich an Steinkohlen aller Qualitäten, ebenso das Gebiet zwischen Moskau und Tula. Weiterhin ist der Ural reich an diesem Mineral. Im ganzen fördert man jährlich an Kohlen gegen 20 Millionen t. — Auch mit Eisen wurde Rußland gesegnet und zwar wiederum meist in den Gegenden, denen auch Kohlenflöze eignen. Denn wie in Deutschland und England kommen auch in Rußland die beiden „Säulen der modernen Industrie" wenn auch nicht regelmäßig, so doch sehr häufig vergesellschaftet vor. Daher bilden das vorhin erwähnte Donez- und Dobwro-, sowie das mittelrussische Kohlenbecken um Moskau und Tula und teilweise das Uralgebiet auch die wichtigsten Industriebezirke des Staates. — Zudem ist Rußland das goldreichste Land Europas (Ausbeute über 90 Millionen Mark im Jahre) und der einzige Produzent von Platin in unserem Erdteil. Ferner gewinnt man Stein-, Steppen- und Meersalz (1 Million t jährlich), Petroleum und Naphtha vor allem in Kaukasien.

Großgewerbe und Handel des Riesenstaates entsprechen nicht allenthalben seiner Ausdehnung und den immerhin beträchtlichen Reichtümern, die sein Boden birgt. Ersteres ist, abgesehen von den genannten Kohlen- und Eisendistrikten, vorwiegend Hausindustrie ohne bedeutende maschinelle Ein-

richtungen. In Rußland knüpft das Großgewerbe fast ganz an die Landeserzeugnisse an. Am wichtigsten ist die Woll- und die Baumwollweberei in Mittelrußland und Polen (allein 4 Millionen Baumwollspindeln — Hauptlieferant des Rohstoffes für letztere ist Russisch-Zentralasien); sodann die Eisenindustrie in den aufgeführten Kohlen- und Erzgebieten, die Gold-, Silber- und Kupferverarbeitung (besonders auch in Tula und Petersburg), die Lederfabrikation (Juchten und Saffian) in Mittelrußland (Moskau, Kasan, Kiew), die Leinen- und Seiden-, Zucker- und Tabakmanufaktur, die Branntweinbrennerei und Bierbrauerei (fast im ganzen Reiche), die Kaviarbereitung in Astrachan und in der Krim, die Talgschmelzerei und Seifenfabrikation in den landwirtschaftlichen Distrikten. Der Wert der industriellen Produktion beläuft sich auf weit über 2000 Millionen Mark im Jahre. Sie ist in ständiger Zunahme begriffen und hat bei dem Reichtum des Staates an Kohlen und Erzen sicher eine bedeutende Zukunft. Der Gesamthandel Rußlands mit dem Auslande wird auf 2200 Millionen Mark in der Ausfuhr und auf etwa 1200 Millionen Mark in der Einfuhr angegeben. Das Überwiegen der Ausfuhr über die Einfuhr ist kennzeichnend für Rußland als Agrarstaat, der die Erzeugnisse seiner Land- und Forstwirtschaft gegen industrielle Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate von Westeuropa eintauscht. Dem binnenländischen Warenaustausch dienen berühmte Messen (Nowgorod, Kiew). — Der Verkehr bewegt sich außer auf den schon erwähnten ausgedehnten Wasserstraßen, wo ein Warenumschlag von annähernd 40 Millionen t im Jahre stattfindet, auf 55 000 km Eisenbahnen. Wie in Frankreich sind auch in Rußland die Schienenstränge zentralistisch angelegt; sie haben Moskau als Mittelpunkt. Den stärksten Landverkehr vermitteln die Linien Moskau-Petersburg, Moskau-Kiew-Odessa und die Einzelbahnen zur deutschen Grenze hin. Die Landstraßen sind vielfach in schlechtem Zustande und am leichtesten während der langen, schneereichen Wintermonate befahrbar. Die Telegraphendrähte messen 612 000 km. Der Schiffsverkehr für Landesprodukte ist stark hervortretend an den Hafenplätzen des Asowschen und Schwarzen Meeres sowie in Astrachan am Kaspisee. Die russische Handelsflotte zählt zurzeit zusammen mit der Finnlands über 6000 Fahrzeuge mit mehr als 1 Million Nettotonnen. Wir Deutsche erhalten von Rußland hauptsächlich Getreide (Roggen, Weizen, Gerste, Hafer im Gesamtwerte von über 400 Millionen Mark jährlich), Gold (100 Millionen Mark), Holz (für 70), Eier (60), lebendes Federvieh (fast 30), Flachs, Pelze, Pferde, Fische und Fischprodukte, Petroleum (bis 10 Millionen Mark). Hingegen bezieht Rußland von uns Eisenwaren und Maschinen (für 60 Millionen Mark im Jahre), Wollgarne, feine Ledersorten, chemische Produkte und Farben, Silber und Kohlen, Kunstdrucke, feine Metallwaren.

Rußlands Hauptindustrie- und Handelsplätze.

a) An den Küsten: Petersburg (1,5 Millionen Einw.) an der Stelle, wo der Finnische Meerbusen am tiefsten nach Rußland einschneidet. Es hat Industrien in Webwaren, Maschinen, Geschmeide, Tabak und eine Handelsbewegung von über 1 Milliarde Mark im Jahre. — Riga (300) an der Dünamündung mit ausgedehntem Schiffsverkehr (über 2½ Millionen t) vor allem nach dem europäischen Osten. — Odessa (410) an einer geräumigen Bucht des Schwarzen Meeres, mit vortrefflichen Eisenbahnverbindungen und inmitten reicher Fruchtlandschaften, treibt ausgedehnten Handel mit allen Landes- und Industrieprodukten. — Rostow (120) am Don ist Getreideausfuhrhafen. — Astrachan (115) an der Wolgamündung hat starken Handel mit Fischen und Fischereiprodukten, besonders Kaviar.

b) Im Binnenlande: Moskau (über 1 Million Einw.) im Mittelpunkte des Reiches und nahe einer der bedeutendsten Fabrikgegenden Rußlands, hat als Zentrale des russischen Eisenbahnnetzes den Binnenhandel des Reiches in Händen. Es ist Fabrikstadt in Woll- und Baumwoll-, Leder-, Metall-, Seide-, Porzellan- und Papierwaren; treibt starke Bierbrauerei und Branntweinbrennerei. — Nischnji-Nowgorod (100) am Zusammenflusse von Oka und Wolga und am Weg von Ost- nach Westrußland, größter russischer Marktplatz für Pelz- und Leder-, Web- und Luxuswaren, Seide und Tee. — Tula (115) südlich von Moskau, wichtig durch seine Eisenfabrikate und Ziergegenstände aus Metall. — Kiew (250) am Dnjepr, Industrieplatz für Zucker, Leder, Maschinen, Handelsstadt für alle Landesprodukte, Meß- und Wallfahrtsort. — Charkow (180) nahe am Don, treibt Leinwand-, Zucker- und Seifenindustrie und hat berühmte Pferde- und Wollmärkte. — Ssaratow (140) an der unteren Wolga, treibt Tabakbau, Getreide- und Salzhandel. — Kischenew (110) nahe dem Dnjestr, hat Handel mit Getreide, Obst, Wein. — Warschau (680) in der Mitte Polens an der Weichsel, Mittelpunkt der polnischen Industrie in Woll- und Seidenwaren, Maschinen, Zucker, Zigarren, Leder und Handelshauptplatz Polens für Wolle und Getreide. — Lodz (320) ist Hauptort der polnischen Baumwollweberei.

4. Das außereuropäische Rußland.

Es ist ausschließlich in Asien gelegen und hängt mit dem Mutterlande so innig zusammen, daß es nichts weiter als die natürliche Fortsetzung der Ländermasse des europäischen Rußlands darstellt. Es setzt sich aus Sibirien (12½ Millionen qkm mit 6 Millionen Einw.), russisch Zentralasien (3½ Millionen qkm mit fast 8 Millionen Einw.) und den Kaukasusländern (470 000 qkm mit 9½ Millionen Einw.) zusammen.

a) Sibirien. Es ist ein Land der Zukunft. Seine weltwirtschaftliche Bedeutung, die gegenwärtig nicht allzuhoch angeschlagen werden darf, ist eng an die kulturelle Entwickelung Rußlands in Europa geknüpft. Denn mit diesem ist Sibirien so stark verwachsen wie kein anderer europäischer Kolonialbesitz mit seinem Stammlande. Es bildet zwar eines der abgeschlossensten Naturgebiete der Welt. Denn im Norden bespült es das Eismeer. Im Osten ist die Küste des Stillen Ozeans nur 4—5 Monate eisfrei

und türmt sich das Chingangebirge nach China zu auf. Im Süden sperren es die sibirisch-mongolischen Grenzgebirge ab (der metallreiche, bis 3000 m hohe Altai, das graphithaltige Sajanische Bergland und die walddüsteren Jablonoihöhen), hinter denen sich die Wüste Gobi und die unwirtsame Dsungarei auftun. Aber gegen Westen zu hat Sibirien in der uralisch-kaspischen Senke ein breites Ausgangstor nach Rußland hin offen. Von ihm ist es trotz der Scheidewand des übrigens außerordentlich wegbaren Urals nicht zu trennen.

Gleich dem europäischen Rußland ist es im wesentlichen nur ein Teil jenes weitausgespannten Tieflandes, welches den gesamten Norden der alten Welt vom Stillen Ozean bis zum Ärmelkanal durchzieht. Seine mächtigen, teils in Trichter- teils in Deltaform mündenden, parallel nach Norden ziehenden Stromadern: Ob mit Irtisch, Jenissei mit Angara aus dem Baikalsee und Lena erinnern unwillkürlich an jene der norddeutschen Ebene. Aber sie verknüpfen Sibirien nicht mit so bedeutsamen Nebenmeeren wie es Nord- und Ostsee sind, sondern mit der Polarsee, die — gleich ihnen selbst — durch Vereisung den größten Teil des Jahres hindurch gesperrt ist. Nur ein einziger sibirischer Strom wendet sich, der Donau vergleichbar, nach Osten: der gegenüber der kohlenreichen Insel Sachalin mündende Amur. In der kurzen heißen Jahreszeit freilich bilden die polaren Ströme des Landes wichtige Verkehrswege. Auch können sie, gleich den Flüssen Rußlands, leicht durch Kanäle unter sich verknüpft werden. Diese von der Zukunft noch zu erwartende Wasserverbindung von Osten nach Westen wird Sibirien nicht minder zu einem Lande des Durchgangs zwischen Ostasien und Europa machen wie die bereits gebaute sibirische Überlandbahn und sie wird vielleicht noch mehr als diese zur wirtschaftlichen Erschließung und Kolonisierung dieses von der Kultur bisher so gemiedenen Erdstrichs beitragen.

Wie in Rußland, so schließt sich auch in den ihm unmittelbar benachbarten Teilen Sibiriens an die Steppe des Südens (Kirgisensteppe) eine Ackerbauzone an. Sie reicht im durchaus flachen Westen bis nahe an den 60., im gebirgigen, jenseits des Jenisseis gelegenen Osten (Stanowoihöhen, Witim- und Aldanplateau, Werchonjangebirge) bis über den 55.° n. Br. Abermals wie in Rußland werden ungeheuere Flächen im Stromgebiet des Obs und Jenisseis von Schwarzerde bedeckt. Darauf folgt, wie dort, ein unabsehbarer Waldgürtel, der vielfach von vorzüglichem Weideland durchbrochen wird und allmählich in den baumlosen Eisboden der mit zwerghaftem Beerengestrüpp, Moos und Flechten überzogenen Tundren übergeht.

Gleichwie im Mutterlande bilden auch in Sibirien Ackerbau und Viehzucht den Haupterwerb der Bewohner. Und könnte die Landwirtschaft im europäischen Rußland um das Dreifache gesteigert werden, so hier um das Fünf- und

Mehrfache. Denn in Süd- und Mittelsibirien gewähren alle Getreidearten ergiebige Ernten; ferner wirft hier die Zucht der Rinder, Schafe und Pferde hohen Nutzen ab. Zu alledem kommt der Reichtum der sibirischen Flüsse an wertvollen Fischen, der Reichtum der Wälder an kostbaren Pelztieren, der Reichtum des Bodens im Altai an Gold (jährliche Ausbeute bis 120 Millionen Mark), im Altai und bei Nertschinsk im Baikalgebiet an Silber, in den Sajanischen Bergen an Graphit (von dorther beziehen bekanntlich die Faberschen Bleistiftfabriken in Nürnberg-Stein vorzügliches Material), im Jablonoigebirge an Eisen, auf der Insel Sachalin an besten Steinkohlen.

Auch das Klima Sibiriens ist das gleiche wie in Rußland. Es hat wegen seiner weit nach Norden vorgerückten Lage, seiner Offenheit gegen das Eismeer und seiner Abgeschlossenheit gegen Süden hin außerordentlich lange und strenge Winter, hingegen nur kurze, heiße Sommer. So ausgesprochen ist dort das Landklima, daß in Werchojansk bei Irkutsk die Januartemperatur im Mittel — 51, die Julitemperatur aber bis + 15° C. beträgt.

Was Sibirien vor allem nottut, um einen dauernden Aufschwung der wirtschaftlichen Verhältnisse zu erreichen, das sind bessere Verkehrsverbindungen und Verkehrsmittel: Eisenbahnen, Kanäle, Straßen. Vorläufig liegt das Land noch viel zu sehr abseits vom Weltverkehr, was außerordentlich ungünstig auf die Ausbeute seiner Bodenkrume und seiner Mineralschätze, überhaupt auf seine gesamte Kolonisation zurückwirkt. Und so kann denn auch die transsibirische Bahn in Zukunft für das Land von höchster Bedeutung werden. Sie geht von Moskau aus, führt, von einer Telegraphenlinie begleitet und von einer Dampferlinie über den Baikalsee ergänzt, über Omsk, Tomsk und Irkutsk an den Stillen Ozean (Dalni, Wladiwostok, Port Arthur) und mißt insgesamt nahezu 9000 km. Sie kürzt eine Reise von Paris oder London um 18 bis 20 Tage gegenüber der Seefahrt ab. Auch für Deutschland kann die sibirische Überlandbahn in Zukunft von hoher Wichtigkeit werden. Unsere Machtstellung an der Baltischen See, die längst nicht minder zu einem deutschen als zu einem russischen Binnenmeere geworden ist, die ausgedehnte, hindernisfreie Ostgrenze gegen Rußland und unsere vielfachen Kultur- und Handelsbeziehungen zu diesem Reiche: all diese Umstände lassen erhoffen, daß die Erschließung und Kolonisation Sibiriens durch Schienenstränge sowie die Abkürzung des Weges von Mitteleuropa nach Ostasien in späterer Zeit auch auf das deutsche Wirtschaftsleben nicht ohne Einfluß bleiben wird. Wohl wird ein guter Teil der Handelsbewegung nach Ostasien sich auch

nach Vollendung der sibirischen Eisenbahn auf der See vollziehen. Wohl wird es noch lange dauern, bis Nordasien so viel von seinen Bodenerzeugnissen auf den Weltmarkt werfen kann, daß es diesen merklich zu beeinflussen imstande ist. Wohl wird vorläufig ein ausschlaggebender Export westeuropäischer Industrieerzeugnisse nach den sibirischen Ländern nicht nötig werden. Aber schon vor Beginn des japanisch-russischen Konfliktes hatte Deutschland einen beträchtlichen Anteil am Handel im östlichen Ausgangsgebiete der nordasiatischen Bahn. Führte es doch nach den Amurländern jährlich für mehr als 3 Millionen Mark Waren aus. Ferner wird künftighin ein Teil des Personenverkehrs von Westeuropa nach der sibirischen Überlandbahn durch Deutschland gehen und wir werden auch hinsichtlich des Postverkehrs mit China und Japan in raschere Verbindung treten können als dies bisher auf dem Seewege der Fall war.

Wichtigere Handelsplätze: Tobolsk am Zusammenflusse von Tobol und Irtisch und Tjumen nahe dem Tobol haben Industrie und Handel in Leder, Spiritus, Talg, Pelzwaren. — Semipalatinsk hat großartigen Tee-Import (zwischen 30 und 40 Millionen Mark im Jahre) und liegt in der Nähe von Kupfererzlagern. Irkutsk (55) unweit des Baikalsees, wichtige Station der Überlandbahn, erster Handelsort für die Landeserzeugnisse Ostsibiriens, unterhält lebhaften Verkehr nach China. — Kiachta gegenüber dem chinesischen Maimatschin, Grenzhandelsplatz an der Karawanenstraße von Peking her. — Jakutsk an der Lena, großer Pelzmarkt. — Wladiwostok, Rußlands wichtigster Seehafen am Stillen Ozean.

b) Russisch Zentralasien oder Turan mit Chiwa und Bochara reicht von dem Kaspischen See und Ural im Westen zum Pamir und Tianschan im Osten, von Persien und Afghanistan im Süden bis Westsibirien im Norden. Es ist größtenteils Tiefland von Steppencharakter und vermittelt den Zugang von Rußland einerseits nach Persien und Afghanistan, anderseits nach dem chinesischen Ostturkestan. Am Pamir nähern sich russischer und englischer Kolonialbesitz so sehr, daß sie nur noch ein ganz schmaler Streifen neutralen afghanischen Landes scheidet. In diesem militärisch so überaus bedeutsamen Grenzgebiete hält Rußland scharfe Wacht und hat, um mit ihm in enger Verbindung zu stehen und starke Truppenmassen dort rasch ansammeln zu können, wichtige Schienenstränge angelegt. So führt die Transkaspische Bahn vom Ostgestade des Kaspisees aus über Merw, Bochara und Samarkand nach Chokand und Andidschan in Westturkestan. Zwischen Samarkand und Chokand zweigt von ihr eine Linie nach Taschkent (160) ab und von Merw eine solche unmittelbar bis zur afghanischen Grenze bei Kuschk. Die fast 5000 km lange Strecke Moskau-Andidschan durchfährt man in nicht ganz einer Woche. — Außer ihrer militärischen Bedeutung sind diese Eisenbahnen auch von hohem wirtschaftlichen Werte. Denn das turanische Steppenland wird von

Amu und Syr durchflossen, deren Täler hohe Ertragfähigkeit besitzen. Außerdem finden sich in jenem eine Menge größerer und kleinerer Oasen eingestreut. Wie längs der Flüsse gedeihen auch in ihnen Getreide, edles Obst, Reis, Tabak, vor allem aber der Maulbeerbaum und die Baumwollstaude. Ersterer hat besonders in Bochara und Chiwa die Erzeugung beträchtlicher Mengen von Rohseide und die Herstellung von Seidenfabrikaten zur Folge. Die Baumwollkultur aber wird mit solcher Sorgfalt und solchem Erfolge z. B. in der windgeschützten, warmen Landschaft Ferghana betrieben, daß man von dort aus schon jetzt im Jahre rund 2 Millionen Zentner Baumwolle im Werte von mehr als 100 Millionen Mark ausführt. Dadurch ist die russische Baumwollindustrie ungleich weniger von weiter ausländischer Zufuhr abhängig als unsere vaterländische.

c) Kaukasien. Es zerfällt 1. in das unwegsame Kaukasusgebirge zwischen Schwarzem und Kaspischem Meere, über welches nur die Straße von Wladikawkas nach Tiflis einen leichteren Übergang vermittelt; 2. in das steppenhafte nördliche Vorland von Ciskaukasien und 3. in das milde und fruchtbare südliche Vorland von Transkaukasien. Die wirtschaftliche Bedeutung der Kaukasusländer liegt einerseits in der außerordentlichen Ertragsfähigkeit ihrer südlichen Täler (Kurotal, das „russische Italien"), wo sämtliche Getreidesorten, Wein, Obst, Flachs und strichweise sogar Baumwolle wachsen und sich die Zucht des Schafes und der Seidenraupe trefflich lohnt; andernteils in den Mineralschätzen: Kupfer, Mangan und besonders Naphtha, denen sich eine reiche Zahl von Mineralquellen anschließt. Naphtha wird hauptsächlich um Baku (115) am Kaspisee gewonnen und zu Petroleum raffiniert. Schon jetzt zählt die kaukasische Naphthaindustrie zu den hervortretendsten Großgewerben Rußlands. Der Export ihrer Erzeugnisse beläuft sich auf mehr als 100 Millionen Mark im Jahre und das russische Petroleum tritt neben dem amerikanischen ebenbürtig auf dem Weltmarkte auf. Der Handel Transkaukasiens hat seinen Mittelpunkt in Tiflis (160) am Kur. Nach dem Kaspisee hin steht es mit Baku, nach dem Schwarzen Meere zu mit Batum und Poti in Verbindung. — Russisch Armenien gehört Eriwan zu, in dessen Umgebung Baumwolle gebaut wird.

Vergleichender Überblick über die wirtschaftsgeographische Bedeutung der südeuropäischen Halbinseln und ihrer Kolonialgebiete.

Die südeuropäischen Halbinseln zeigen nach Ausdehnung und Bevölkerung, Verkehrslage und Küstengliederung, Bodengestalt und Klima, gewerblicher Betätigung und Anteilnahme am Handel die einschneidendsten Unterschiede.

a) Charaktermerkmale der Pyrenäenhalbinsel in bezug auf Lage, Umrißform, Größe, Bevölkerung, Bodengestalt und Klima.

Als geographische Charaktermerkmale der Pyrenäenhalbinsel treten hervor: 1. Scharfe Abtrennung vom europäischen Rumpf durch die unwegsamen Pyrenäen (s. hierüber S. 146) und günstige Lage am Atlantischen Ozean und Mittelmeer zugleich: also mehr Insel- als Halbinselnatur (mit fast $^9/_{10}$ Seeküste). 2. Plump trapezförmige Umrißgestalt und bei Armut an tiefer eingreifenden Buchten und vorgelagerten Inseln (bloß Balearen und Pityusen) doch das Vorhandensein einer Reihe guter Naturhäfen (Bilbao, Santander, Barcelona, Cartagena, Malaga, Cadix, Lissabon, Porto). 3. Ansehnliche Flächenausdehnung (595 000 qkm, wovon $^5/_6$ auf Spanien treffen), aber vergleichsweise dünne Bevölkerung (wenig über 24 Millionen Einwohner, 40 Seelen auf den qkm) mit deutlich hervortretenden Eigenschaften der einzelnen Stämme (Kastilier, Katalanen, Portugiesen, Basken). 4. Afrikanische Züge im Bodenaufbau, der Bewässerung und natürlichen Ausstattung: a) Zurücktreten des Tieflandes, das nur längs des Ebros, des Quadalquivirs und der Küstengegenden des Westens breitere Entfaltung findet. Auf einem plateauförmigen, nach Westen geneigten Sockel von beträchtlicher Meereshöhe (700—800 m) erheben sich eine Reihe von Kammauern (Kantabrisch-asturisches Gebirge 2600 m, Kastilianisches Scheidegebirge 2700 m, Sierra

de Quadelupe, Sierra Morena, Sierra Nevada 3600 m). Sie scheiden Landschaften voneinander, die nach ihrem wirtschaftlichen Werte stark verschieden sind: das an Bodenerträgnissen aller Art reiche Tiefland von Andalusien von der steppenbedeckten, zur Zucht der Merinoschafe geeigneten La Mancha, von Estramadura und dem östlichen Neukastilien; dieses aber wieder von dem wasser- und kornreichen Altkastilien um Valladolid, dem wildverschlossenen Gebirgslande von Galizien und Asturien sowie von den östlichen und westlichen, leicht zugänglichen und gut angebauten Küstengebieten. b) Geringe Schiffbarkeit der echten Plateauströme, die bei starkem Gefälle nur zur Zeit der Schneeschmelze und heftiger Gewitterregen reißende Wassermengen führen. c) Trockenheit des Klimas im allgemeinen, dazu beträchtliche Gegensätze zwischen Sommer- und Winter-, Tag- und Nachttemperaturen, wie es der Hochebenencharakter des Landes fordert; ferner starke Unterschiede zwischen den einzelnen Landschaften: dem von echtem Landklima beherrschten regenarmen Innern, dem gemäßigten Norden und Nordwesten mit stärkeren Niederschlägen, dem warmen Süden, Südwesten und Südosten, wo die höchsten Sommertemperaturen nahe an 50° C. erreichen. 5. Bedürfnislosigkeit und meist wenig nachhaltiger Arbeitstrieb der Bevölkerung; niedrigstehende Volksbildung.

b) Geographische Charaktermerkmale Italiens.

Im Gegensatze zu der Pyrenäenhalbinsel erstreckt sich Italien einem Stiefel vergleichbar von den Alpen aus zwischen dem ligurisch-tyrrhenischen und adriatisch-jonischen Meere lang und schmal nach Süden hin. So kommt es, daß ¾ seiner Grenzen Seekante sind, die aber nur wenige gute, hauptsächlich auf die Westküste beschränkte Naturhäfen besitzt (Genua, Spezia, Livorno, Neapel, dazu Messina, Palermo und Catania auf Sizilien, Cagliari auf Sardinien). Zahlreiche größere und kleinere Inseln erheben sich aus dem Tyrrhenischen Meere: Sizilien, Sardinien, Korsika, Elba, die Ligurischen Inseln. Mit dem offenen Ozean steht Italien nicht in Berührung. Daher richtet sich auch die Bewegung seines Handels vor allem nach dem östlichen Mittel- und dem Schwarzen Meere, teilweise auch durch den Kanal von Suez nach dem Roten Meere und Indien. Um mehr als die Hälfte kleiner als die Pyrenäenhalbinsel (nur 290 000 qkm), übertrifft Italien diese doch an Gesamteinwohnerzahl (32 Millionen Seelen), an Bevölkerungsdichte (113 Einwohner auf den Quadratkilometer) und besonders an starkem Bevölkerungszuwachs. — Vom Rumpfe Europas ist Italien keineswegs so scharf geschieden wie Spanien-Portugal; denn die Alpen sind ungleich wegbarer als

die Pyrenäen und auf der Mt. Cenis-, Simplon-, Gotthard-, Brenner- und Semmeringbahn vollzieht sich der Verkehr Italiens mit Frankreich, der Schweiz, Deutschland und Österreich ebenso sicher und rasch wie etwa jener zwischen Deutschland und Rußland. Während die Pyrenäenhalbinsel im großen und ganzen ein durch eine Reihe von Kammrücken gegliedertes Plateauland darstellt, zerfällt Italien deutlich in 2 Naturgebiete: in das geologisch junge Potiefland im Norden, das durch Ausfüllung einer früheren Bucht der Adria mit den Anschwemmungen der Flüsse aus Alpen und Apenninen entstanden ist — und in die eigentliche Stiefelform Italiens, welche der bis 3000 m hohe Apennin (Gran Sasso in den Abruzzen) wie ein Rückgrat durchzieht. Er läßt nur wenig Raum für stellenweise versumpfte Tieflandstreifen am unteren Arno, Tiber (Maremmen, Pontinische Sümpfe), Volturno, der apulischen Küste und setzt sich auch in Sizilien fort. Dort besitzt Italien im vereinzelt gelegenen vulkanischen Ätna seinen höchsten Berggipfel mit 3300 m, während der gleichfalls isolierte, stark tätige Vesuv bloß 1300 m erreicht. Im Gegensatze zu den an Quecksilber (Almaden), Eisen, Blei, Kupfer, Galmei und Steinkohlen reichen Bergländern Spaniens, die sich vorwiegend aus altkristallinischen Gesteinen, silurischen und devonischen Schiefern, Dyas- und Steinkohlenschichten aufbauen, setzt sich der Apennin hauptsächlich aus Kreide- und Tertiärgestein (viel Kalk) zusammen und ist deshalb arm an Kohlen und Eisen. Dagegen gräbt man von letzterem Metall auf der Insel Elba bedeutende Mengen, beutet die Schwefellager Siziliens und ferner den herrlichen Statuenmarmor von Karrara aus. — Wie die spanisch-portugiesischen Flüsse leisten auch die unruhigen kleinen italienischen Gewässer dem Verkehr nur geringe Dienste. Bloß Po, Etsch, Tessin, Adda und Tiber werden mit Schiffen befahren. Und wie das Klima vieler Landschaften Spaniens durch die ansehnliche Höhenlage des Gebietes zu jenen Temperaturgegensätzen neigt, die Plateauländern so häufig eigen sind, so wird das Italiens durch die Nähe der Alpen und durch den Apennin beeinflußt. Die klimatischen Verhältnisse der Poebene erinnern durch die zeitweise strengen, manchmal sogar schneereichen Winter und den kühlen windreichen Vorfrühling an diejenigen der südlichen Alpentäler, ja der tiefgelegenen Landschaften Mitteleuropas. Die vielbesungenen Gegenden, wo „im dunklen Laub die Goldorangen glüh'n, die Myrte still und hoch der Lorbeer steht", beschränken sich im wesentlichen auf die dem Apennin angelagerten Tieflandstreifen und die unteren Berghänge Mittelitaliens sowie auf Süditalien mit milden regenreichen Wintern und trockenen Sommern. — Der Italiener lebt gleich dem Spanier durchschnittlich bescheiden und sparsam; aber er ist trotz seiner vielfach geringen Bildung erwerbsfreudiger, handelstüchtiger und wanderfroher als dieser.

c) Geographische Charaktermerkmale der Balkanländer.

So deutliche Unterschiede sich nun auch zwischen Italien und Spanien-Portugal ergeben: sie sind gering im Vergleich zu den Gegensätzen zwischen den Balkanländern und den beiden übrigen südeuropäischen Halbinseln. Jene gehören ganz der östlichen Hälfte des Mittelmeeres zu. Ähnlich wie Ägypten liegen auch sie und vor allem Griechenland an der Annäherungsstelle von 3 Erdteilen: Europa, Asien und Afrika. Am Bosporus, der Dardanellenstraße und über die Inselpfeiler des Ägäischen Meeres hinweg kann Vorderasien von den Balkanländern aus so leicht erreicht werden, daß sich auf diesen Wegen schon seit alters der größte Teil des europäisch-asiatischen Handelslebens vollzieht. Auch nach dem Suezkanal und Afrika sind die Entfernungen gering. Dazu ist die Küstengliederung der Balkanhalbinsel und jene des Ostgestades der Adria überhaupt so vielgestaltig, wie sie in Europa sonst nur wieder in den Fjordlandschaften des Nordens sich findet. Ja Südgriechenland ist durch den Meerbusen und Kanal von Korinth von den übrigen Balkanländern nunmehr vollständig abgelöst. Mit der Verbreiterung der Halbinsel nach Norden freilich nimmt auch die Zugänglichkeit der Küsten ab. Und zwar derart rasch, daß die nördlichsten Landstriche rein kontinentalen Charakter tragen und ihre Völker ungleich weniger auf das Meer hinweisen als es die Landesnatur bei den Griechen tut. Eine Linie, die von der Straße von Otranto quer nach Osten hinüber zur Riesenfaust der Halbinsel Chalkidike mit ihren 3 Fingern und weiter zur Landzunge von Gallipoli zieht, scheidet ungefähr die binnenländische Nordhälfte der Balkanländer von dem meerumschlungenen südlichen Teil. Dieser wird außerdem im Westen von dem Eilandkranz des Jonischen (Korfu, Kephalenia, Zakynthos), im Osten von den Inselschwärmen des Ägäischen Meeres (Kythera, Kandia, Paros, Naxos, Euböa) eingerahmt. Seine durchaus gebirgige Natur macht das Land ferner reich an Häfen und Ankerplätzen (Konstantinopel, Gallipoli, Saloniki, Patras, Burgos usw.). — — An Flächeninhalt werden die Balkanstaaten zwar von den beiden Königreichen auf der Pyrenäenhalbinsel übertroffen; doch sind sie ansehnlich größer als Italien. Nach ihrer Bewohnerzahl aber haben sie hinter das letztere und Spanien-Portugal zurückzutreten. Im ganzen bemißt sich ihre Ausdehnung auf 517 000 qkm, auf denen indessen nur wenig über 21 Millionen Einwohner leben. Davon entfallen auf das Königreich Rumänien 130 000 qkm mit 6 Millionen Seelen, auf das Königreich Serbien 48 000 qkm mit 2,7 Millionen Seelen, auf das Fürstentum Montenegro 9000 qkm mit 200 000 Seelen, auf das Fürstentum Bulgarien 96 000 qkm mit 3,7 Millionen Seelen, auf das Kaisertum der Türkei 169 000 qkm mit 6,1 Mil-

lionen Seelen, auf das Königreich Griechenland 65 000 qkm mit 2,4 Millionen Seelen. Während die Apenninenhalbinsel eine fast durchaus einheitliche Bevölkerung hat, zeichnen sich die Balkanländer durch die bunte Mischung der Nationen aus. Fleißige Rumänen, gewerbetüchtige Serben, unruhige Bulgaren, räuberische Albanesen, handelstüchtige Griechen, fatalistisch-behäbige Türken, nomadische Tataren wohnen hart nebeneinander. Auch darin kommt der Charakter der Balkanhalbinsel als eines uralten Übergangsgebietes zwischen Asien und Europa, Morgen- und Abendland zum Ausdruck. — — — Mehr Ähnlichkeit als hinsichtlich der Bevölkerung und des staatlichen Charakters zeigt die Balkanhalbinsel mit Italien und Spanien-Portugal in bezug auf die Bodengestalt und Bewässerung. Auch hier tritt das Tiefland an Ausdehnung weit hinter die oft wild zerklüfteten, nur lückenhaft zusammenhängenden und dadurch ziemlich selbständigen Gebirgsländer zurück; nur auf der nördlichen Seite der unteren Donau sowie an Sereth und Pruth (Walachei und Moldau), ferner an der oberen Maritza erreicht es größere Breite. Die Tieflandstreifen an Morawa, Wardar und Salambria dagegen stellen nur schmalgemessene Talebenen dar. Die Gebirge des Westens der Balkanhalbinsel (Dinarische Alpen, montenegrinisches Hochland mit dem Durmitor 2500 m, der bis 3000 m hohe Schardagh mit dem ihm nördlich vorgelagerten Amselfelde, der Pindus und Parnaß) setzen sich vorwiegend aus Kalkschichten der Trias und Ablagerungen der Kreidezeit zusammen. Letztere herrschen auch in dem bis 2400 m hohen, nur im Schipkapaß (1350 m) und dem schluchtenförmig eingerissenen Iskertal leichter wegbaren Balkan vor. Das verschlossene Rhodopegebirge dagegen, das Bergland der Chalkidike, der Zugspitzhöhe erreichende Olymp, der Ossa, die Othrysshöhen und der Taygetos (2400 m) im äußersten Südgriechenland bestehen hauptsächlich aus altkristallinischen Gesteinen. All den genannten Bergländern mangelt an ihren Hängen häufig die zum Anbau notwendige Bodenkrume. — — — Auch auf der Balkanhalbinsel können, wie in Spanien und Italien, die Flüsse mit Ausnahme der Donau und Maritza nur wenig in den Dienst des Verkehrs gestellt werden, da selbst Morawa und Wardar bloß für sehr seicht gehende Schiffe zugänglich sind. Endlich ist das Klima dort in der breiten, Ungarn und Rußland benachbarten Nordhälfte gleichwie im Potiefland und in vielen spanischen Landstrichen ausgeprägt binnenländisch, so daß man in Rumänien im Sommer bis 40° Wärme und im Winter bis 35° Kälte mißt. Den schmäleren südlichen Teilen dagegen kommt, soweit sie nicht eigentliches Gebirgsland sind, das trockene Mittelmeerklima mit seinen regenlosen Sommermonaten zu. An Regen und Schnee ist jedoch die von der Adria berührte Westseite

mit ihren Inseln reicher als die Asien genäherte Ostseite. Athen hat kaum 400, die Insel Korfu indessen mehr als 1300 mm Niederschläge im Jahre.

d) Die Kulturlandschaft Südeuropas und ihre Produkte.

Die Kulturlandschaft des Südens und Südostens von Europa zeigt vielfach ein anderes Gesicht als jene der Mitte und des Nordens. Hochwald und Wiese sind meist in die Bergländer zurückgewichen, immergrüner Buschwald von graugrüner Färbung und heideartige Hutungen vertreten sie. In Portugal gehören bloß 3, in Griechenland und Spanien 9, in Italien 16, in Rumänien 17% des Bodens dem Walde zu — und nur längs der Flüsse begegnen öfters Streifen grüner Matten, z. B. in Oberitalien, wo diese sechsmal im Jahre gemäht werden können. Büffel, Maultier, Esel, Ziege finden sich ungleich häufiger als Rind, Pferd und Schwein. An Stelle der bei uns so treu gepflegten Biene tritt die Seidenraupe. Statt unserer Obsthaine gedeihen hier vielfach auf terrassenartig angebauten Gehängen Zitronen-, Orangen-, Edelkastanien-, Öl-, Mandel- und Pfirsich-, Maulbeer- und Granatbäume. Die überall wuchernde Rebe liefert hier einen ungleich schwereren und süßeren Saft als am Main oder Rhein. Von ihr stammen die gesuchtesten und heilkräftigsten Medizinalweine: Malaga, Sherry, Marsala, Samos usw. Zu unserem einheimischen Weizen und der Gerste gesellen sich Mais, Reis (vor allem in Westportugal, Südspanien, Oberitalien und an der untersten Donau), Hirse, Bohnen, feine Gemüse. In den klimatisch am meisten begünstigten Strichen, wie in Sizilien und Südspanien, begegnet uns sogar die Kultur der Baumwollenstaude, des Zuckerrohrs, der Dattelpalme und der Korkeiche. In der Riviera um Genua indes gesellt sich, wie schon angedeutet wurde (s. S. 153), zum südlichen Pflanzenkleide eine Blütenpracht von unvergleichlichem Reize. Von da und von Süditalien kommt ein Teil der Blüten, die mitten in unserem nordischen Winter uns an Maiensonne und Lenzesduft gemahnen. Aber auch sonst ist der Boden in Südeuropa vielfach so ertragreich und so rationell ausgenützt, daß man stellenweise ein und demselben Stückchen Land gleichzeitig eine dreifache Ernte abgewinnen kann: Wein, Mais und die Blätter des Maulbeerbaums. Einer ähnlichen Üppigkeit der Pflanzenwelt wie in der Riviera begegnet man auch zu beiden Seiten der Sierra Nevada in Südspanien. Während an ihren dem Mittelmeer zugeneigten Hängen die schon erwähnte tropische Vegetation gedeiht: Zuckerrohr, Baumwolle und Dattelpalme, liegt an ihrem geschützten Nordhange die volkreiche Vega (Fruchtfeld) von Granada, ein Gartenland von wunderbarer Fruchtbarkeit. Natürliche und künstliche

Bewässerung, Wärme und Dünger ermöglichen hier, wo die Wege durch Wälder von Orangen-, Feigen- und Mandelbäumen, durch Weinberge, Myrten- und Jasmingebüsch führen, ein fast ununterbrochenes Säen und Ernten von Mais und Reis, Bohnen und Erdnüssen, Hanf und Flachs, Gemüse und Futterkräutern. Ebenso können in manchen Gegenden Siziliens bei sorgfältiger Gartenkultur das ganze Jahr hindurch geerntet werden: zuerst Erdbeeren und Kirschen, dann Feigen, Aprikosen und Pfirsiche, hierauf Äpfel, Birnen und Trauben, zuletzt Mandarinen und Orangen.

Was die Menge der landwirtschaftlichen Produkte in Südeuropa betrifft, so baut man zwar Getreide oft nicht so reichlich als die Volksernährung fordert, wie in Portugal, Italien und Griechenland; anderseits aber im Überfluß wie in Rumänien (hier beträgt allein die Weizenernte über 20 Millionen hl), Bulgarien und Serbien. Auch Reis kommt zum Export. An Tieren können wesentlich nur Geflügel (Italien) und Rinder (Spanien) ausgeführt werden; außerdem an tierischen Produkten Wolle (Spanien), Seide in beträchtlichem Maße (Italien erzeugt allein jährlich 50 Millionen kg Kokons und 4,5 Millionen kg Rohseide), Cochenille (Spanien), Korallen (auf den Sciaccabänken in Italien) und Käse (wiederum Italien). Dagegen liefert Südeuropa außer seinen Weinen die köstlichsten Tafelfrüchte in großen Mengen nach Mittel- und Nordeuropa: Orangen, Rosinen, Weinbeeren, Mandeln, Feigen, Frühkirschen, Pflaumen, Pfirsiche, Edelkastanien und weiterhin Zitronen und Öl.

e) Die Industrie und Handelsbewegung der südeuropäischen Staaten. Auf dem Felde der Industrie blieb der Süden und Südosten Europas weit hinter der Mitte und dem Nordwesten zurück und zwar großenteils aus rein natürlichen Gründen. Denn dort ist der Boden weniger reich an Kohle und Eisen, die Volksmassen stehen kulturell niedriger, sind nicht kapitalkräftig, handelstüchtig und wagemutig genug und die Beziehungen zum Auslande werden bloß durch einen geringen, vielfach nur lose mit dem Mutterlande zusammenhängenden Kolonialbesitz erleichtert. Am vielseitigsten und beträchtlichsten hat sich die Industrie der drei südeuropäischen Halbinseln gutenteils auf Grund der einheimischen Naturproduktion in Italien aufgeschwungen. Das wichtigste Großgewerbe ist dort die Seidenweberei (sie beschäftigt über 2 Millionen Feinspindeln und 180 000 Arbeiter, besonders in Mailand, Verona, Padua, Turin, Genua, Neapel, Messina); sodann folgen die Baumwollspinnerei (2 Millionen Spindeln wiederum vorzugsweise in Norditalien), Strohflechterei (Florentiner Hüte), die Herstellung von Tuchen (Mailand), Glas-, Ton-, Marmor-, Alabastergegenständen, Musikinstrumenten, Filigran-, Bronze-, Korallen- und Schildpattsachen, endlich die Zuckersiederei. — In Spanien wie in Portugal blüht hauptsächlich die Baumwollindustrie (Spanien

hat ebensoviele Baumwollspindeln wie Italien, vorzugsweise in Barcelona und Sevilla), die Woll- (Segoviawolle) und Seidenfabrikation (Valencia), Gerberei, Handschuh- und Papierherstellung, die Eisengießerei, Stahlwarenerzeugung und der Bau kleiner, rascher Schiffe. — Am wenigsten entwickelt ist die Industrie auf der Balkanhalbinsel, wo das Klein- und Hausgewerbe vorherrscht. Alteingebürgert sind dort die Wollweberei (Sofia, Philippopel), Teppichknüpferei (Saloniki, Adrianopel), Waffenfabrikation (Skutari, Prisren) sowie die Herstellung von Leder (Saloniki, Sofia, Athen), Seidenwaren und Rosenöl (Kazanlük). Auch die Müllerei und Petroleumraffinerie (hauptsächlich in Rumänien), die Faßbinderei, Tabak- und Seifenfabrikation (Griechenland) hebt sich neuerdings.

Wie in der Industrie steht Italien auch in der Handelsbewegung der Pyrenäen- und Balkanhalbinsel weit voran. Während sich der Gesamtaußenhandel in Serbien auf über 100, Bulgarien auf 215, in Rumänien auf 630, der Türkei auf etwa 900, in Griechenland auf 190 Millionen Mark im Jahre bewertet, in Portugal 410 und in Spanien fast 1650 Millionen Mark im Jahre ausmacht, beträgt er in Italien volle 3100 Millionen Mark. Hier dienen ihm auch außer einer Handelsflotte von mehr als 1 Million Nettotonnen zahlreiche, in den Gebirgen oft kühn angelegte Eisenbahnen (16 000 km, mehr als in dem doppelt so großen Spanien) und ein dichtes Telegraphennetz (188 000 km Drähte). Die spanischen Kauffahrteifahrer stehen gegenwärtig an Zahl hinter der portugiesischen und noch viel weiter hinter der italienischen Handelsflotte zurück. — Deutschland bezieht von den südeuropäischen Staaten hauptsächlich Naturprodukte aus dem Pflanzen- und Tierreich (Südfrüchte, Weine und Weinbeeren, Getreide, Winterblumen, Frühgemüse, Öl, Korkstöpsel, Meerschwämme, Schafwolle, Leder) und sendet dagegen seine Industrieerzeugnisse besonders aus der Textil-, Eisen- und chemischen Industrie dorthin.

f) **Handels- und Industrieplätze:** Wichtige Handels- und Industrieplätze in Spanien und Portugal.

1. Küstenstädte: Barcelona (530), an künstlich vertiefter Seebucht nahe an der französischen und italienischen Grenze und von fruchtbarem Hinterlande umgeben, kapitalkräftige Industrie- und Verkehrsstadt mit einer Handelsbewegung von 230 Millionen Mark im Jahre. Gemeinsam mit Réus bedeutsamster Platz Spaniens für Textilwaren in Baumwolle, Seide, Wolle; auch Maschinen. — Cartagena (40) mit prächtigem Hafen an der spanischen Südostküste und beträchtlichem Ausfuhrhandel von Erzen und Landesprodukten (Espartogras). — Malaga (110) am Südrande Spaniens und Afrika nahegerückt, in herrlicher Fruchtlandschaft, nach Barcelona der regste Hafenplatz Spaniens, mit Handel spanischer Bodenerzeugnisse (u. a. Wein) und Industrie in Eisen, Leder und Zucker. — Cadix (65) südlich der Quadalquivirmündung und Sevilla (150) an diesem hier schon für kleinere Seeschiffe zugänglichen Flusse selbst, betreiben neben Tabak- und Webwarenfabrikation besonders den Umsatz von Wein. — Lissabon am Tajotrichter

(360), trotz aller Unfälle noch hervorragende Handelsstation mit einer Schiffahrtsbewegung von 2 Millionen t und Industrie in Seidenwaren. — Porto (170) am Ausflusse des Duero ins Meer in berühmter Weinlage, mit Web- und Metallindustrie. — Santander und Bilbao, die Häfen der Nordküste an günstigen Buchten, betreiben die Ausfuhr von Getreide, Eisen, Wein und Wolle.

2. Binnenplätze: Madrid (520) inmitten des spanischen Königreichs ist die Zentrale des spanischen Bahnverkehrs mit Industrie in Luxus-, Zigarren-, Zuckerwaren und ansehnlichem Buchhandel. — Valladolid (65), der Hauptort Altkastiliens, betreibt Wollweberei.

Hervorragende Industrie- und Handelsplätze in Italien.

1. Küstenstädte: Genua (240), der Endpunkt der Verkehrslinie über den Gotthard am Ligurischen Meer, die hervortretendste aller Handelsstädte Italiens, hat nahe an 400 Millionen Mark Seehandel, mit Seide- und Luxuswarenindustrie. — Livorno (100), südlich der Arnomündung, treibt ansehnlichen Handel mit Nordafrika und dem Morgenlande (Schiffahrtsbewegung an 2 Millionen t im Jahre). — Civitavecchia ist der Vorhafen von Rom und vermittelt einigen Verkehr mit Landesprodukten. — Neapel (570) an einem herrlichen Meereseinschnitt und der vom Vesuv überragten „glücklichen Campagna", zweitwichtigster Hafenort Italiens, mit Seiden-, Korallen-, Schildpatt- und Majolikaindustrie. — Messina (150) und Palermo (310) am Nordgestade Siziliens in lachenden Fruchtlandschaften, mit Seiden-, Baumwoll- und Lederindustrie sowie regstem Handel nach der Halbinsel Italien, Frankreich, Spanien und der Levante. — Brindisi an der Ferse Italiens, dem türkischen Besitze auf der Balkanhalbinsel hart gegenüber, wichtig für den Personenverkehr nach Nordafrika und durch den Suezkanal nach Indien. — Venedig (155), die Lagunenstadt im Nordwestwinkel der Adria, leidet unter dem Wettbewerb von Triest wegen seines seichten Hafens; es hat lebhaften Personenverkehr (auch nach dem Gestade der Adria) und ist Umschlageplatz für Landeserzeugnisse, besonders Fische. —

2. Binnenstädte: Turin (340), am Endpunkt der Mont-Cenisbahn und am Po gelegen, treibt Handel und Industrie in Seiden- und Wollwaren, Maschinen und Papier, Holz- und Schmuckgegenständen. — Mailand (495), mitten in der Lombardei, Schnittpunkt der norditalienischen Bahnen, Endpunkt der Alpenstraßen über Simplon, Gotthard und Splügen, Hauptplatz Norditaliens mit hervorragender Seiden-, Baumwollen-, Maschinen-, Luxuswaren-, Möbel- und Porzellanindustrie. — Bologna (155) an der Kreuzungsstelle der Bahnlinien Berlin-Rom und Gotthard-Brindisi, hat Industrie und Handel in Seiden-, Konserven- und Wurstwaren. — Verona (75) am Schnittpunkt der Bahnen Berlin-Rom und Venedig-Turin-Lyon, treibt Großgewerbe und Handel mit Seiden-, Leder- und Fleischwaren. — Florenz (210) in der fruchtbaren Arnoebene und an den wichtigsten Apenninenübergängen, hervortretender Platz für italienische Kunst und italienisches Kunstgewerbe (in Mosaik, Alabaster, Majolika), für Seidenweberei und Strohhutfabrikation. — Rom (470) am hier nun wieder schiffbaren Tiber und nahe der Mitte der verkehrsreichen Westküste Italiens, Sitz des Papstes und der italienischen Regierung, Eisenbahnknotenpunkt für die Linien nach Nord-, Süd- und Ostitalien, Kunststadt ersten Ranges mit ansehnlicher Industrie in Seiden-, Schmuck- und Mosaikwaren.

Städte auf der Balkanhalbinsel.

1. In Serbien: Belgrad (85) an der Vereinigung von Drau und Save, am Weg nach Mittel- und Westeuropa, wichtig für den Durchgangshandel auf der Donau, an der Orient-Expreßbahn (Paris-Konstantinopel).

2. Bulgarien und Ostrumelien: Sofia (80) gleichfalls an der Orientlinie mit Großgewerbe in Tabak, Leder, Seide und Wolle. — Philip-

popel an der Maritza ist Meßplatz für die ebengenannten Waren, ebenso Schumla vor den östlichen Balkanübergängen. — Rustschuk, Hafenplatz an der Donau, treibt Web- und Lederindustrie. — Burgas und Varna sind Hafenorte am Schwarzen Meer und Umschlageplätze für die Landeserzeugnisse.

3. Türkei: Konstantinopel (1,1 Millionen) an der wunderbaren Bucht des Goldenen Horns, am Übergang vom Schwarzen zum Ägäischen und Mittelmeere, von Europa nach Asien. Die Stadt wird trotz des Zerfalls der Türkenherrschaft hervorragend bleiben durch diese Lage; denn die Donaulinie verbindet sie mit Westeuropa und der russischen Getreide- und Petroleumhandel sowie der kleinasiatische Verkehr wird immer teilweise über sie gehen müssen. Den Handel vermitteln hier vorwiegend Engländer, Griechen und Armenier. — Adrianopel (80) an der Maritza stellt Leder, Teppiche, Seidenwaren und Rosenöl (wie Kazanlük in Bulgarien) her. — Saloniki (105) am verkehrsreichen gleichnamigen Golf, am kürzesten Wege von der deutschen Nordsee und Wien nach dem Suezkanal, hat besonders Handel in Getreide, Wolle und Baumwolle. —

4. Griechenland: Athen (115) mit seinem Hafen Piräus, treibt Handel mit Landesprodukten. Patras und Korinth haben gleichfalls Ausfuhr von Weinbeeren, Wein, Öl. — Syra (mit seinem Hafen Hermupolis), Zentrale für die Dampferfahrt auf dem Ägäischen Meere. — Korfu, bedeutende Dampferstation im östlichen Mittelmeer.

Die Nebenländer der südeuropäischen Staaten.

Das spanische Kolonialreich, das nach dem Zeitalter der geographischen Entdeckungen ungeheure Ländermassen in der neuen Welt und wertvolle Besitzungen im Stillen Ozean umfaßte, beschränkt sich heute auf wenig mehr als 210 000 qkm mit rund 300 000 Einwohnern. Zu ihm gehören, von den Balearen und Pityusen abgesehen, nur noch vereinzelte, für den Welthandel kaum in Betracht kommende Landstriche im Norden und Westen Afrikas: die Gebiete von Ceuta und Melilla an der marokkanischen Küste; der Küstenstreifen der Sahara im Süden von Marokko; die vulkanischen, von einem wunderbaren Seeklima begünstigten Kanarien, wo Wein, Südfrüchte und Tabak herrlich gedeihen; endlich Fernando Po und Annabon im inneren Golf von Guinea.

Auch Portugal hat von seinem einst so großartigen Kolonialbesitz die besten Länder eingebüßt, vor allem Brasilien; denn die Portugiesen haben sich als Kolonisatoren ebensowenig bewährt wie die Spanier. Es verblieben ihnen an Nebenländern nur 2,1 Millionen qkm mit 7¼ Millionen Seelen. Die wertvollsten davon gehören Afrika zu. Madeira (wo Funchal eine wichtige Dampferstation bildet) und die Azoren (von der dortigen Insel Fayal gehen die deutschen Kabel nach Nordamerika aus) rechnet man noch zum Mutterlande. Die Kapverden erzeugen Kaffee; Portugiesisch Guinea in Senegambien liefert Gummi, Elfenbein, Wachs; auf den Inseln San Thomé und

Principe im Guineabusen gedeiht Kakao, dessen Rohbohnen auch nach Deutschland eingeführt werden; von Angola am Westsaum Südafrikas beziehen die deutschen Kaufleute Kautschuk und Guttapercha; Portugiesisch Ostafrika endlich mit Sofala und Mozambique exportiert Elfenbein, Gummi und Erz. — An der Westküste Vorderindiens hat Portugal noch Goa inne, in China Macao; beide haben hauptsächlich Durchgangshandel, der aber zum guten Teile von Engländern und Chinesen betrieben wird. Der portugiesische Anteil an der Sundainsel Timor ist wirtschaftlich geringwertig.

Italiens Nebenländer treffen insgesamt auf Afrika. Sie dehnen sich über mehr als 500 000 qkm aus, auf denen indes bloß ungefähr 700 000 Seelen wohnen. Sie haben dem Mutterlande schon schwere Opfer gekostet, sind aber für den Welthandel nicht von nennenswerter Bedeutung. Sie bestehen aus Erythrea am Roten Meere, das am Eingang nach Abessinien liegt und den vortrefflichen Hafen von Massaua besitzt, sowie aus dem Küstengebiet der Somalihalbinsel.

Wirtschaftlich sehr viel wertvoller als der Kolonialbesitz Spaniens, Portugals und Italiens ist derjenige der Türkei. Er mißt im ganzen 3,7 Millionen qkm, zählt 28 Millionen Menschen und setzt sich aus den Überresten der einstigen mohammedanischen Eroberungen in Vorderasien und Nordafrika zusammen. Zur asiatischen Türkei gehören (ohne Samos und Cypern) Kleinasien, ein Teil von Armenien und Kurdistan, Mesopotamien, Syrien und die Küstenländer Arabiens (insgesamt nahe an 1,8 Millionen qkm mit 17 Millionen Einwohnern); in Afrika steht Ägypten und Tripolis mit Barka und Fessan dem Namen nach unter türkischer Oberherrschaft (2 Millionen qkm mit 11 Millionen Einwohnern). — Alle diese Nebenländer haben unter der Mißwirtschaft eines meist bestechlichen, beutesüchtigen und wirtschaftlich trägen Beamtentums außerordentlich gelitten. Obwohl der türkische Bauer großenteils nicht unbetriebsam und vielfach besser als sein Ruf ist, haben die türkischen Besitzungen doch gegenwärtig für den Welthandel keineswegs jene Bedeutung, die ihnen nach ihrer Naturausstattung zukommen könnte. Am wertvollsten sind noch ihre Küstengebiete. Kleinasien, die natürliche Brücke zwischen Europa und Asien, das alte Durchgangsland für den Völkerverkehr zwischen beiden Erdteilen, hat nicht bloß an seinem West- und Nordsaum vortreffliche Hafenplätze, sondern erzeugt auch unter dem Einfluß des Mittelmeerklimas an den Küsten und an den bewässerten Stellen des Innern Mengen von Getreide, Wein und Weinbeeren, Südfrüchten, Öl, Mastix, Opium, Knoppern, Tabak und Baumwolle (in seiner Südhälfte). Neben Pferden, Maultieren, Kamelen und Schafen werden besonders Ziegen (die weichhaarige Angoraziege) gehalten und wird die Seidenraupe gezüchtet. Der Boden aber

birgt Meerschaum (bei Eskischehir westlich von Angora), Kupfer (bei Samsun an der Nordküste) und Smirgel (bei Smyrna). Kleinasien besitzt in Smyrna (200 000) die wichtigste und größte Handelsstadt der Levante, welche sowohl nach dem Innern des Landes als nach Konstantinopel, Ägypten, Südafrika und der Adria lebhafte Verbindungen unterhält und im Jahre einen Handelsumsatz von fast 200 Millionen Mark erzielt. Nach Deutschland gehen von hier aus hauptsächlich Ziegen- und Schaffelle, Schwämme sowie getrocknete Weinbeeren und Knoppern. Es liefert dafür Web- und Eisenwaren, Leder, Farben und Porzellan. Am Südgestade des Schwarzen Meeres liegt Trapezunt, ein Eingangstor für den europäischen Handel mit Persien. — Syrien und Palästina liefern dem Welthandel vortreffliche Seide und Wolle, etwas Wein und Südfrüchte, lebende Schafe und Ochsen, zeitweise auch geringe Mengen von Getreide. Hervortretender Handelsplatz ist Haleb (130), wo die Karawanenwege von Kleinasien, Armenien und den Euphratländern zusammentreffen und der Weg von den letzteren zum Mittelmeere sich öffnet. Sein Hafen ist Iskanderun. — Damaskus (140) in fruchtreicher Oase, gleichfalls ein Treffpunkt von Karawanenstraßen, treibt Großgewerbe in Seide, Leder, Teppichen und Baumwolle, aber weniger Handel. Seinen Hafen bildet das wichtige Beirut (120); mit ihm ist es durch eine Eisenbahn verbunden. Beirut vermittelt den Export der syrischen Landesprodukte und den Import der ausländischen Industrieerzeugnisse, unter denen deutsche Wirkwaren und Garne eine Rolle spielen. Jaffa ist der Hafenplatz für Jerusalem (50), mit dem es durch eine Bahn verbunden ist und das seines großen Fremdenverkehrs wegen den Haupthandelsplatz in Südsyrien bildet.

Armenien mit Kurdistan (Hauptplätze Erserum und Diarbekr) bringen Ziegen und Schafe sowie etwas Getreide zur Ausfuhr. — Mesopotamien, das Tiefland an Euphrat und Tigris, infolge großartiger Bewässerungsanlagen im Altertum von ungemessener Fruchtbarkeit, ist nunmehr teils wegen der Sommertrocknis, teils wegen der Überschwemmung und Vernichtung des einstigen Kulturlandes sehr viel weniger ertragfähig. Immerhin exportiert das Land noch Getreide und besonders Datteln, Pferde, Wolle und Häute. Versandplatz für die Landesprodukte ist Basra am vereinigten Euphrat und Tigris. Mosul (60) und Bagdad (150) sind Binnenhandelsorte für den Karawanenverkehr. — Im glücklichen Arabien, der Landschaft Jemen an der arabischen Südwestküste, gewinnt man an den Hängen des Gebirges von Sana in 500—700 m Meereshöhe Kaffee (nach der Hafenstadt Mocha auch Mokkakaffee genannt), der aber nur in unbedeutenden Mengen zur Ausfuhr gelangt, Datteln, Balsam, Weihrauch und Gummi. Außerdem zieht man in den arabischen Oasen die berühmten Araberpferde, vortreffliche Reitkamele und auch Schafe. Der Haupthandelsplatz ist Mekka

(30) (sein Hafen heißt Dschidda), wo zur Zeit der mohammedanischen Feste Tausende von Moslemins zusammenströmen und sich ein reges Marktleben entfaltet, das den Tauschverkehr zwischen dem äußersten Westen (Marokko) und dem entlegensten Osten der mohammedanischen Welt vermittelt. — Zu den asiatischen Nebenländern der Türkei werden ferner die wein- und ölreiche Insel Samos sowie Cypern gerechnet, das nunmehr von den Engländern wegen seiner Lage vor dem Wege nach den Euphratländern (Beirut-Haleb) und nördlich vom Suezkanal besetzt worden ist und beträchtliche Kupferlager enthält.

Voraussichtlich werden die wirtschaftlichen Verhältnisse in Türkisch-Asien einen starken Aufschwung nehmen, wenn die anatolischen Bahnen über Konina und Adana hinaus nach Mosul und Bagdad fortgesetzt werden und dadurch eine große diagonale Eisenbahnlinie von Westeuropa längs der Orientbahn nach dem Bosporus und weiter durch Kleinasien und Mesopotamien nach dem persischen Golf hergestellt wird. Da es vorwiegend deutsche Kapitalkräfte und deutsche Techniker sind, in deren Händen der Bau dieses zukunftsreichen Verkehrsweges liegt, so wird die einstige Bagdadbahn hauptsächlich auch der vaterländischen Industrie und dem vaterländischen Handel neue Pfade in Asien bahnen und neue Absatzgebiete eröffnen, selbst wenn jene Waren, bei deren Transport eine raschere Fahrt nicht in Betracht kommt, den Seeweg wie bisher beibehalten.

Ägypten steht nur dem Namen nach unter der Oberhoheit des Sultans; diese kommt lediglich durch die Zahlung eines jährlichen Tributs (von 14 Millionen Mark) seitens des ägyptischen Vizekönigs zum Ausdruck. Im übrigen hat Britannien (seit 1882) seine Hand auf das Nildelta und Niltal gelegt und schon bis jetzt so segensreich in dem durch Araber und Türken herabgekommenen Lande gewirkt, daß es in bezug auf Naturproduktion und Handel allen Ländern Afrikas voransteht. Dazu hat allerdings auch seine Lage am Kanal von Suez (eröffnet Ende des Jahres 1869) sehr viel beigetragen. Er liegt innerhalb des Bereichs von Ägypten, ist 160 km lang, bis 100 m breit und 8 m tief. Er vermittelt den kürzesten Weg von Europa nach Süd- und Ostasien und Australien. Ihn durchfuhren 1902 über 3700 Schiffe mit mehr als 11 Millionen t. Darunter befanden sich 480 deutsche Fahrzeuge mit 1¾ Millionen t. — Schon Herodot hat bekanntlich Ägypten ein Geschenk des Nils genannt. Den regelmäßigen, schlammführenden Überschwemmungen des letzteren verdankt es in der Tat seine unerschöpfliche Fruchtbarkeit, was neuerdings wieder der Staudamm bei Assuan bewiesen hat. Er verwandelt den Nil in einen 170 km langen See, durch dessen Wasser gewaltige, bisher wüstenartige Landstrecken anbaufähig gemacht werden. Ägypten erzeugt große Mengen von Baumwolle (jährliche Ausfuhr an Rohbaumwolle

allein 270 Millionen Mark), Weizen, Gerste, von Gartengewächsen (jährliche Ausfuhr an Getreide und Gemüsen 50 bis 60 Millionen Mark), Reis und Rohrzucker. Sein Außenhandel beträgt etwa 1000 Millionen Mark. Deutschland ist an demselben in steigendem Maße beteiligt. Es bezieht davon im Jahre für 25 bis 30 Millionen Mark Baumwolle, für 5 Millionen Mark Zigaretten, dann Zwiebeln, Gummi arabikum und Wachs. Dagegen senden wir nach Ägypten Gewebe und Strumpfwaren (für rund 4 Millionen Mark), Eisen- und Metallwaren, Papier-, Leder-, Holz und Tonwaren. — Dem Handel dienen in Ägypten ein Eisenbahnnetz von 5200 km Länge und 18 200 km Telegraphenleitungen; um die Anlage beider haben sich in erster Linie die Engländer verdient gemacht. — In Ägypten liegen auch die größten Städte Afrikas: Kairo und Alexandria. Kairo (an 600) liegt am Anfange des Nildeltas und ist mit den Sudanländern durch den Nil, mit Suez und Alexandria durch Eisenbahnen verbunden. Seine Warenbewegung richtet sich teils nach Innerafrika, teils nach Vorderasien und den Mittelmeerländern. Alexandrien (330), auf einer Landzunge nahe dem Westende des Nildeltas gelegen, mit geräumigem, tiefem Hafen, hat eine jährliche Schiffsbewegung von über 6 Millionen t und beherrscht den gesamten ägyptischen Handel. — Port Said (40) am Eingang zum Suezkanal kommt rasch empor, während Suez zurückgeht und nur für den Kaffeehandel als Hauptplatz Ägyptens anzusehen ist.

Tripolis mit Fessan und Barka ist durch die Verwahrlosung seitens der türkischen Regierung außerordentlich wüstenhaft geworden. Es führt nur Halfagras, Salz und Natron, Datteln und Öl in ansehnlicherer Menge aus. Aber es ist ein wichtiges Durchgangsland nach dem Sudan. Denn von Tripolis führen Karawanenwege einerseits nach Ghat und Ghadames, anderseits nach Mursuk und weiter an den Tsadsee — von Bengasi aber, das Dampferverbindung mit Marseille und Venedig hat, gehen Karawanenstraßen nach den Oasen Audschila und Kufra, sowie nach Wadai aus.

Die selbständigen Staaten Asiens.

1. Das chinesische Reich.

Die wirtschaftliche Entwickelung Chinas[1]) wird dadurch niedergehalten, daß es 1. weit entlegen von den Industrie- und Handelsstaaten der alten und neuen Welt liegt; 2. daß seine Küste nach dem Stillen Meere gerichtet ist, dem für den Verkehr vorläufig bei weitem nicht die Bedeutung zukommt wie dem Atlantischen Ozean, und daß ihm das kraftvoll aufstrebende Japan vorgelagert ist; 3. daß es außer seinen Tiefebenen ein entweder von unwirtlichen Gebirgen oder von Steppen und Wüsten erfülltes riesenhaftes Hinterland besitzt, das eine deutliche Absonderung von allen Nachbargebieten bewirkt; 4. daß seine Flüsse als Verkehrsadern für dieses Hinterland nur wenig in Betracht kommen; 5. daß die Chinesen auch heute noch sich gewaltsam gegen die Ausländer abschließen, und weil China alle seine Bedarfsartikel selbst erzeugt, nicht unmittelbar zum Verkehr mit anderen Völkern gezwungen ist.

Trotz aller dieser Nachteile ist das Reich der Mitte aber doch von hoher weltwirtschaftlicher Bedeutung und zwar sowohl durch seine Bodenprodukte und seine Bodenschätze als durch seine Industrie und den nationalökonomischen Charakter seines Volkes.

Die chinesischen Tiefebenen am Hoangho und Jangtse, ungefähr zwischen dem 30. und 40.° n. Br., gehören infolge ihres überaus fruchtbaren Lößbodens und eines niederschlagsreichen Klimas mit sehr warmen Sommern zu den gesegnetsten Gegenden der Erde. Sie machen China in bezug auf Ackerbau zum ersten Lande der Welt. Hier kann, ähnlich wie am deutschen Rheine, Parzellenwirtschaft getrieben werden und der Ackerbau gestaltet sich zu einer Art Gartenkultur. Da wird Reis in ungeheuren, aber doch für die dichte Bevölkerung

1) Das eigentliche China mißt 5,3 Millionen qkm und zählt 320 Millionen Einw. Die chinesischen Nebenländer (Mandschurei, Mongolei, Dsungarei, Ostturkestan und Tibet) haben 5,8 Millionen qkm mit 10 Millionen Einw.

(stellenweise an 600 Köpfe auf dem Quadratkilometer) nicht ausreichenden Mengen gebaut, ferner Weizen, Gerste, Hafer, Hirse, Bohnen und Erbsen, Gemüse, Kartoffeln, auch Obst, Weintrauben, Südfrüchte. Dazu kommt im Süden auf den Hügeln und Berghängen die Kultur des Tees, des Papiermaulbeerbaumes, der Baumwolle (ihre Pflanzungen reichen zudem auch weit in den Norden des Reiches hinein) und die Seidenraupenzucht. (China bringt weit mehr als die Hälfte der gesamten Seidenernte auf den Weltmarkt — jährlich 10 Millionen kg.) — An großenteils noch unerhobenen Mineralschätzen birgt der Boden Chinas ungemessene Kohlen- und Eisenlager, die nicht selten vergesellschaftet vorkommen (so in Jünan und im Gebiete von Schansi), weiterhin Gold-, Silber-, Kupfer-, Zink-, Bleierze, Quecksilber, Salz, Porzellanerde.

Die Industrie ist in China seit alters ungemein vielseitig, aber meistens Kleinbetrieb. Unter allen Gewerbszweigen ragen besonders die Seidenweberei und Seidenstickerei (z. B. in Canton, Sutschou und Hangtschou) sowie die Baumwollindustrie (Hauptplatz hierfür Nanking) hervor. Aber auch Kunsttischlerei, Elfenbeinschnitzerei, Metallverarbeitung, die Fabrikation von Bambusmöbeln, Porzellan, Papierwaren, Farben und Tuschen ist hochbedeutsam.

Der Chinese ist der geborene Erwerbsmann. Er ist unermüdlich tätig, genügsam bis zum Übermaß, sparsam bis zum Geiz, schlau und verschlagen im Handel, von genügender Schulbildung. Anderseits aber ist er von großer Unsauberkeit, voll Verachtung gegen das Ausland, dem Spiel und Opiumgenuß ergeben. Die starke Vermehrung des Volks, der wirtschaftliche Stillstand des Reiches durch veraltete Regierungsformen und der nüchterne Erwerbstrieb zwingen den Chinesen zu engem Beisammenwohnen und starker Auswanderung. Doch liebt er es nicht, sich in der Fremde dauernd niederzulassen.

Dem internationalen Handel ist China immer noch wenig zugänglich trotz der 29 dem freien Verkehr geöffneten Häfen. Seine Handelswaren sind in der Ein- und Ausfuhr wenig zahlreich, jedoch mit gewaltigen Summen vertreten. Man exportiert hauptsächlich Seide (etwa für 200 Millionen Mark jährlich) und Tee (70 Millionen Mark) und importiert Baumwollgewebe und -Garne (fast 400 Millionen Mark), Opium (über 100 Millionen Mark), Reis (über 60 Millionen Mark), Zucker, Petroleum, Metall- und Wollwaren. Der Gesamthandel bewertet sich im Jahre auf über 2200 Millionen Mark, wovon etwa 1400 Millionen Mark auf die Einfuhr treffen. Die chinesische Handelsbewegung richtet sich hauptsächlich nach Indien, England, Japan und der Union. Doch trifft auch auf Deutschland ein ansehnlicher Teil. Die Einfuhr chinesischer Waren bei uns (rohes Gold, Tee, Rohseide, Pelzwerk, Häute) beläuft sich im Jahre nunmehr auf etwa 50 Millionen Mark, während die Aus-

fuhr deutscher Waren nach China (Farben, Kupferschmiede- und Eisenwaren, Tuch-, Woll- und Strumpfwaren, Maschinen, Bier) schon bis 75 Millionen Mark betragen hat. — Im Innern des Landes ist die Warenbewegung wegen des Mangels an Bahnen, ferner wegen der schlechten Straßen und des allmählichen Zerfalls des Kaiserkanals ebenso langsam als unsicher. Ende 1905 waren in dem ungeheuren Reiche wenig über 3600 km Eisenbahnen im Betrieb. Dagegen hat das Reich immerhin schon 30 000 km Telegraphenleitungen.

Chinas Haupthäfen sind: Tientsin (750) am Kaiserkanal und Peho, erster Hafen- und Handelsort für Nordchina. — Schanghai (über 650) mit wahrhaft internationalem Handel (14 Millionen t Schiffsbewegung) und regelmäßigen Dampferverbindungen nach Europa und Amerika. — Wentschou, Futschou, Amoy, Swatau und Canton (900) in Südchina, welch letzteres auch als Industriestadt einen hohen Rang einnimmt. Vermittlungsort für die Einfuhr europäischer Waren ist das englische Hongkong (fast ½ Million Einw.). — Binnenhandelsplätze sind Peking (über 1 Million Einw.) am Vereinigungspunkt der mandschurischen und mongolischen Karawanenwege, mit Peho und Kaiserkanal durch Wasserstraßen verbunden. — Singanfu (1 Million), Endstation für Karawanen aus Tibet und der Mongolei. — Taijenfu (250), Straßenknoten der Provinz Schansi. — Tschingtufu (800), wichtigster Platz in Szetschuan. — Sutscheufu (500) und Hangtscheufu (700), beides Industrie- und Handelsplätze für Seide. — Nanking (300), Wutschang, Hanjang und Hankau (870) sind hervorragende Teemärkte. — In Tibet liegt das Lhassa, der Hauptmarkt für die Nomaden Tibets. — Zu Osttürkestan gehören Kaschgar (80) und Jarkand (100), die Karawanenhandel nach Russisch-Asien und Kaschmir treiben. — In der Dsungarei sind Kuldscha und Urumtsi Karawanenplätze; in der Mongolei Urga (40) und Maimatschin an der Straße von Peking nach Sibirien; in der Mandschurei ist Mukden (170) der bedeutsamste Ort.

2. Das Kaisertum Japan.

Japan hat schon wegen seiner Inselnatur einen unschätzbaren Vorteil vor China voraus. So verschlossen dieses vor allem durch seine riesenhaft ausgedehnten, bergumrahmten, unwirtlichen Hinterländer ist, so offen liegt jenes nach allen Richtungen für den Verkehr da. Als mächtige Inselgirlande säumt es das kontinentale Ostasien von der Halbinsel Kamtschatka bis zu den Philippinen ein. Sein südlichstes Eiland, Formosa, wird vom Wendekreis geschnitten; die nördlichsten Kurilen aber reichen nur über den 50.° hinaus. Lang, schmal, viel gebuchtet, in seinem östlichen Gestade von einer warmen Meeresströmung (Kuro Siwo) umfangen und an seinem Nordende kaum von der Treibeisgrenze berührt, dehnt sich das rund 455 000 qkm einnehmende Reich im Gegensatze zu seinen plumpen, binnenländischen Riesennachbarn China und Rußland in günstiger Breitenlage aus und kann in allen seinen

Inselgruppen zu Schiff leicht erreicht werden. Im Westen ist ihm das Mutterland seiner älteren Kultur benachbart, das produkten- und volkreiche China; sein Osten aber weist es auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten hin, die gleich ihm wirtschaftlich rasch aufstreben. Zwar erfordert die Durchquerung des Stillen Meeres mehr als die doppelte Zeit einer Fahrt über den Atlantischen Ozean, nämlich zwischen Yokohama und Vancouver volle 14 Tage. Trotzdem aber werden sich Ostasien und Nordamerika in Zukunft mehr nähern, wenn erst der Panamakanal vollendet sein wird. Alsdann werden die mächtigen Inselpfeiler der Hawai-Gruppe, die in der Nähe zwischen Panama und Japan emporragen und die bereits den Vereinigten Staaten zugehören, den amerikanisch-asiatischen Verkehr kräftig stützen. — Jede der japanischen Inselgruppen schließt ein anderes Randmeer des Stillen Ozeans ab: die Kurilen das Ochotskische, die vier japanischen Hauptinseln Jesso, Hondo (Nippon), Schikoku und Kiuschiu das Japanische, die Liukiu und das herrliche, wohlangepflanzte Fruchtland von Formosa das Ostchinesische Meer. Japan ist dadurch imstande, künftighin auf den Verkehr in diesen Meeresteilen ausschlaggebenden und nachhaltigen Einfluß auszuüben.

Japan nimmt außerdem an allen Bodenreichtümern Chinas teil. Mögen die japanischen Inseln immerhin stark gebirgig und reich an tätigen Vulkanen sein, die ungefähr in der Landesmitte in Fuschijama nahe an 4000 m Seehöhe erreichen; mag das Tiefland auch zurücktreten und der bebaute Boden selbst auf der bevölkertsten Insel des Reiches nur etwa $^1/_8$ des Flächeninhaltes ausmachen; mögen endlich die Flüsse auch nur einen kurzen, reißenden Lauf haben: man gewinnt hier doch auf dem ergiebigen vulkanischen Verwitterungsboden und bei kühlem ozeanischem Klima reiche Erträgnisse an Reis, Weizen und Gerste für den Gebrauch im eigenen Lande, sowie für die Ausfuhr Tee, Wein, Tabak, Öl, Kampfer (in der Südhälfte des Reiches und besonders auf Formosa jährlich bis 2 Millionen kg) und Pflanzenwachs. Dazu kommt die ausgiebige Zucht der Seidenraupe (Wert der ausgeführten Rohseide und Seidenwaren gegen 250 Millionen Mark im Jahre), des Pferdes und Rindes (Bestand: je 1½ Millionen Tiere), worin Japan dem chinesischen Nachbarlande ebenso wie im Ackerbau weit überlegen ist. Zu alledem ist das Land ungemein reich an Wäldern und die Ergiebigkeit des Fischfangs in den angrenzenden Meeresteilen ist so beträchtlich, daß sie sich auf 50 bis 60 Millionen Mark im Jahre bewertet und 2½ Millionen Leute dabei Beschäftigung finden.

Endlich ist Japan mit Bodenschätzen so reich gesegnet, daß trotz des Aufschwunges seiner Industrie Kupfer, Steinkohle (jährliche Förderung 10 Millionen t), Antimon und Porzellanerde ausgeführt werden

können. Auch gewinnt man Gold, Silber, Eisen, Schwefel und Petroleum in ansehnlichen Mengen.

Mehr noch aber als die natürlichen Reichtümer hat die Eigenart der japanischen Bevölkerung (gegen 47 Millionen Seelen) zur wirtschaftlichen Entwickelung Japans beigetragen. Sie hat das Land so recht zu der Weltstellung emporgehoben, die es heute einnimmt. Japans Bevölkerung war von frühen Zeiten an dem Verkehre mit dem Auslande nicht abhold. Lange Jahrhunderte hindurch trugen die Japaner den Stempel der chinesischen Kultur an sich und im 16. und 17. Jahrhundert traten sie bereits in Beziehungen zu Europa. Dann kam zwar, weil man für die Selbständigkeit des Staates fürchtete, ein starker Rückschlag und Japan war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts herein für Fremde nicht weniger stark abgeschlossen als China. Seit 1869 erfolgte aber sodann eine so starke Europäisierung, daß auf dem Gebiete der Staatsverwaltung, der Wissenschaft und Bildung, der Industrie und des Handels, des Heeres und der Marine gleichsam ein neuer Staat aus Japan erwuchs.

Neben regster Tätigkeit, Genügsamkeit und Sparsamkeit zeichnen den Japaner hohes Anpassungsvermögen, starker Wissensdrang, Tatkraft und Selbstbewußtsein, Schlauheit und Berechnung aus.

Japan hat nunmehr schon Großgewerbe nach europäischem Muster besonders auf dem Gebiete der Seiden- und Baumwollspinnerei (letztere mit über 1 Million Spindeln) in Tokio und Osaka, des Schiffsbaues in Nagasaki, der Stahlfabrikation und Petroleumraffinerie, der Bierbrauerei in Tokio und Yokohama und der Glasbläserei. Dem Handel und Verkehr dienen nahe an 8000 km Eisenbahnen, 145 000 km Telegraphendrähte und fast 200 000 km Fernsprechdrähte. Alle Welthandelsplätze unterhalten nach Japan regelmäßige Dampferverbindungen und dieses selbst solche mit den Hafenplätzen Ostasiens, mit Honolulu auf Hawai, der Nordamerikanischen Union und Australien, mit Indien (Bombay), Frankreich (Marseille), England (London) und Belgien (Antwerpen). Japans Außenhandel bewertet sich auf rund 1770 Millionen Mark, wovon 880 Millionen auf die Einfuhr treffen. Die Handelsbewegung richtet sich hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, nach Großbritannien und China. An der deutschen Einfuhr ist Japan mit etwa 25 Millionen, an der deutschen Ausfuhr mit fast 90 Millionen Mark beteiligt. Deutschland sendet nach Japan Wolle und Wollwaren (bis 20 Millionen Mark), Farben, Zucker, Eisenwaren (etwa je 5 Millionen Mark), Maschinen, Papier, wissenschaftliche Instrumente und Bücher. Es empfängt dafür Seidenstoffe, Kampfer, Kupfer, Tran, Reis, Pflanzenwachs.

Die hervortretendsten Städte sind: Yokohama (330), der Hafenplatz der Hauptstadt Tokio mit einer Handelsbewegung von nahezu 450 Millionen Mark —

Kobe (300), Hauptausfuhrhafen für Reis und die Industriewaren Osakas. — Kioto (380) erzeugt Lack-, Bronze-, Porzellan- und Seidenwaren. — Nagasaki (155), welches hauptsächlich den Verkehr mit China vermittelt. — Als Binnenstadt tritt hervor: Tokio (1¾ Millionen Einw.) an einer geräumigen Bucht und am Rand einer reichen Fruchtebene gelegen, treibt alle wichtigeren Industrien Japans. — Osaka (1 Million Einw.) in der ertragfähigsten Gegend Japans, ist hervorragend durch seine Baumwollspinnereien, Bedarfsartikel für die Schiffahrt und den Krieg sowie als Marktplatz für Seide und Seidengewebe.

3. Das Kaisertum Korea.

Es war bis herein in die Neuzeit ein Vasallenstaat Chinas (220 000 qkm mit 10 Millionen Einwohnern) und für den Weltverkehr früher noch unzugänglicher als selbst China und Japan. Von seinen trefflichen Buchten dienen hauptsächlich jene von Chemulpo (Hafenplatz der Hauptstadt Söul [200]) und Fusan dem freien Verkehr. Korea ist vorwiegend landwirtschaftliches Gebiet. Es führt Reis (bis 10 Millionen Mark jährlich), Bohnen und Häute, sodann Kupfer und Gold (bis 15 Millionen Mark) aus, hingegen Baumwolle, Woll- und Metallwaren vorzugsweise ein. Den Handel hat nunmehr vorzugsweise das nahegelegene Japan in Händen, das seit dem Ende des russisch-japanischen Krieges auch die politische Führung in Korea übernommen hat.

4. Das Königreich Siam

im Gebiete des Menam und Mekong auf der Halbinsel Hinterindien erzeugt für den Export hauptsächlich Reis (für mehr als 150 Millionen Mark im Jahre), Tiekholz, Pfeffer, Rinder und Felle, edle Steine und Gold. Deutsche Reisschiffe verkehren nach der Landeshauptstadt Bangkok (600) nahe der Mündung des Menams, wohin auch der „Norddeutsche Lloyd" ansehnlichen Handel vermittelt.

5. Das Königreich Persien und Afghanistan.

Beide Staaten gehören dem rings von Gebirgen umwallten, daher auch schwer zugänglichen und in seinem trockenen Innern großenteils steppen-, ja wüstenhaften Iran zu. — Persien (1,6 Millionen qkm mit nahezu 10 Millionen Einwohnern) erzeugt in seinen oasenartig zerstreuten Ackerbaugebieten für die Ausfuhr Baumwolle, Weinbeeren, Getreide, Reis, Opium, Hülsenfrüchte, Tabak. Es exportiert ferner Rinder, Wolle, Häute, Leder, Perlen und als Industrieprodukte Teppiche und Seidenwebereien. Bemerkenswerte Handelsplätze sind: Täbris (200) nahe am Schwarzen Meere, zugleich der wichtigste Platz für die

persische Gewerbetätigkeit; Barferusch am Kaspisee; Bender Abbas und Buschir, Seehäfen des Südens mit Dampferverbindung nach Indien. Im Binnenlande liegen Teheran (280) am Fuß des Elburs; Isfahan (70) im Mittelpunkte des Reiches und Mesched (60) im gebirgigen Chorasan mit starkem Karawanenhandel.

Afghanistan (560 000 qkm und 5 Millionen Einwohner) ist das bedeutsame Durchgangsland zwischen Zentralasien und Indien und deshalb ein begehrenswertes Ziel sowohl der russischen wie der englischen Eroberungspolitik. Es hat seine Handelsbewegung fast ganz nach Indien (Pferde, Rinder, Nahrungsmittel, Drogen, Seide, Tabak). Außer Kabul (60) an der natürlichen Eingangspforte nach Indien und Kandahar an der Bahnlinie ebendorthin ist Herat am Herirud beachtenswert, weil es den Durchgangshandel zwischen Zentralasien und Indien besorgt.

6. Die unabhängigen Himalayastaaten Nepal und Bhutan führen Rinder, Felle, Talg, Getreide, Öl, Reis und Tabak, ferner an Industrieprodukten Eisenwaren und Bastpapier wesentlich nach Vorderindien aus.

7. Unter den **freien Ländern Arabiens** hat nur das Sultanat Oman einige wirtschaftliche Wichtigkeit. Dort vermittelt Maskat den Austausch zwischen indischen und afrikanischen Erzeugnissen. Ausfuhrartikel bilden hauptsächlich Datteln, Südfrüchte, Perlen, Perlmutter und Fische.

Selbständige Staaten in Afrika.

1. Unter ihnen steht an wirtschaftsgeographischer Bedeutung **Marokko** (440 000 qkm und 8 Millionen Einwohner) obenan. Gleich Spanien wird es vom Atlantischen Ozean und dem Mittelmeere bespült, gleich ihm wird es größtenteils von Gebirgsland (Atlas) erfüllt und hat keinen Strom, der dem Verkehr ausgiebige Dienste leisten könnte. Das anbaufähige Land beschränkt sich hauptsächlich auf die Küstenstriche des Westens. Diese sind aber auch infolge ihrer Überlagerung mit Schwarzerde und des herrlichen Mittelmeerklimas von höchster Ertragfähigkeit. Der jeder Europäisierung abholde Mohammedanismus und die inneren Streitigkeiten der bunt gemischten Bevölkerung tragen viel dazu bei, daß das Reich der Kultur und dem Handel stark verschlossen ist und noch in den Fesseln mittelalterlicher Zustände liegt. Marokko ist indessen offenbar ein Land der Zukunft, das unter europäischem Einfluß auf verschiedenen Zweigen der Wirtschaft reiche Erträgnisse liefern kann. Gegenwärtig beläuft sich Marokkos Außenhandel bloß auf wenig über 70 Mil-

lionen Mark im Jahre. Für die Ausfuhr gibt es einiges Getreide (Mais und Gerste), Hülsenfrüchte, Öl, Wachs, Wolle und Felle ab. An derselben nimmt Deutschland neben England und Frankreich beträchtlichen Anteil. Hamburg allein kauft von Marokko jährlich für etwa 5 Millionen Mark Rohstoffe und schickt für 3 Millionen Mark Industriewaren dorthin. Hauptháfen sind Tanger, wo die Vertreter der europäischen Regierungen wohnen, Casablanca und Magador. — Fes (150) vertritt die Industrien des Landes in Geweben, Waffen und Leder. — Tafilelt ist Karawanenstation.

2. Im Alpenlande **Abessinien** (rund 800 000 qkm mit 8 Millionen Einwohnern) unterscheidet man je nach der Höhenlage im allgemeinen drei Kulturzonen: eine untere tropische, die vorwiegend Kaffee, Baumwolle und Datteln hervorbringt; eine zentrale mittelmeerische, wo Südfrüchte, Wein und Reis wachsen, und eine obere, nordeuropäische mit Wald und Getreidefeldern. Weiterhin wird die Zucht von Pferden und Maultieren, Rindern, Ziegen und Schafen sowie der Bienen betrieben. Auch an Mineralien ist das Land nicht arm (Gold, Kupfer, Eisen, Steinkohlen, Schwefel, Salz); sie werden aber noch wenig ausgebeutet. Von industrieller Tätigkeit kann kaum die Rede sein; denn Weberei, Gold- und Eisenverarbeitung geschehen in dem von außen und im Innern schwer zugänglichen Staate in durchaus veralteter Weise. Für die Ausfuhr, die nach Deutschland kaum nennenswert ist, liefert Abessinien Wachs, Gummi, etwas Kaffee und Gold.

3. In der Negerrepublik **Liberia** an der Pfefferküste liegt die Landeskultur trotz des fruchtbaren Bodens völlig danieder. Sie führt hauptsächlich von ihrem Hafenplatze Manrovia aus etwas Gummi, Palmöl, Palmkerne, Kakao, Kaffee und Kautschuk aus. Unser vaterländischer Handel nach Liberia bewertet sich in der Ein- und Ausfuhr jährlich auf kaum 2½ Millionen Mark.

Ein Streifblick auf die selbständigen Länder Amerikas und besonders auf die Vereinigten Staaten.

1. Allgemeines. Die Vereinigten Staaten sind für die Europäer nicht bloß deshalb eine neue Welt, weil sie erst spät in den Kreis der bekannten Landmassen traten. Sie bilden vielmehr eine solche im Vergleich zu den altweltlichen Erdteilen auch wegen ihrer geographischen Lage und Naturausstattung, ihrer wachsenden Bedeutung für die Lieferung von Lebensmitteln und Edelmetallen, ihrer ungeheuren Räume für die überschüssige Bevölkerung Europas sowie ihres erst in den letzten Jahrzehnten hervorgetretenen, für uns mehr und mehr bedrohlichen Wettbewerbs auf dem Gebiete des Handels und der Industrie. Die ganze wirtschaftliche Entwickelung Amerikas, deren Wurzelwerk im übrigen tief in die Kulturschichten Europas hineinreicht und von dort seine beste Kraft gesogen hat, zeitigt andere Früchte als die der alten Welt. Sie rechnet mit ins Riesenhafte gesteigerten Zahlen hinsichtlich jeder Art der Produktion und des Erwerbs. Und wie kraftvoll selbständig sie in den Vereinigten Staaten bereits geworden ist, zeigt das stolz-gebieterische Wort: „Amerika den Amerikanern". — Für uns Deutsche handelt es sich bei einer kurzen wirtschaftsgeographischen Betrachtung über die Nordamerikanische Union hauptsächlich um zwei Fragen: a) Worauf beruht die wirtschaftliche Stärke der Vereinigten Staaten? b) Wie gestalten sich die Handelsbeziehungen zwischen ihnen und unserem Vaterlande?

2. Ausdehnung und Lage der Vereinigten Staaten. Die wirtschaftliche Stärke der Vereinigten Staaten beruht zum Teil auf ihrem wahrhaft kontinentalen Flächenraum. Mit einer Ausdehnung von fast 9½ Millionen qkm stehen sie Europa an Größe wenig nach.[1]) An Einwohnern zählen sie zwar vor-

1) Außer den engeren Gebieten der V. St., die 7,8 Millionen qkm mit nur 78 Millionen Einwohnern zählen, gehören zu diesem Reiche die Nebenländer Alaska und Hawai, sowie Kuba, Portoriko, die Philippinen, die Insel Guam in der Marianengruppe und die beiden östlichen Eilande der Samoainseln.

läufig nur gegen 80 Millionen, die zudem das bunteste Mischvolk auf der Erde darstellen, in dessen Adern deutsches und englisches, irisches und skandinavisches, italienisches und spanisches, chinesisches und Neger-Blut rollt. Aber diese Nordamerikaner sind ein Volk von unermüdlicher Arbeitslust, kühner Tatkraft, weitschauendem Wagemut, selbstsüchtiger Berechnung, stählerner Ausdauer, rücksichtsloser Gewinnsucht. Ihr weit ausgespanntes Land, das noch Raum für Millionen schaffensfreudiger Menschen bietet, trug einen Zug von Weitblick und Kühnheit in diese Leute hinein, wie es sonst nur noch das Meer bei seinen Anwohnern zu tun imstande ist. — Auch die Lage der Vereinigten Staaten hat einen mächtigen Anteil an ihrer wirtschaftlichen Stärke. Sie ist insofern günstig, als das Reich den bedeutsamsten und leistungsfähigsten Wirtschaftsgebieten der Erde gegenüberliegt und zwar gerade mit seiner buchten- und hafenreichsten Küste. Der Atlantische Ozean verbindet sein Ostgestade mit den wichtigsten Industrie- und Handelsstaaten Europas: mit Frankreich, England, Holland, Belgien, Deutschland. Jenseits des Stillen Ozeans aber sind ihm das großenteils europäisierte Japan, das eine beherrschende Stellung in Ostasien zu erringen sucht, sowie China benachbart, der älteste und zudem politisch schwächste Kulturstaat der Welt. Jedoch werden die nordamerikanischen Einflüsse in Asien erst dann zum Schaden der Europäer voll zu verspüren sein, wenn die Landenge von Panama den längst geplanten Großschiffahrtskanal erhalten hat.

3. Ihre riesenhaften Bodenreichtümer. Weiterhin ruht die wirtschaftliche Weltmachtstellung der nordamerikanischen Union in den gewaltigen Erträgnissen des Bodenanbaues und ihren erst in Jahrtausenden zu erschöpfenden, vielseitigen Mineralschätzen fest verankert. Trotz der unsinnigen Ausbeute mancher Landstriche durch Raubbau und trotzdem der Westen der Union oft unter langanhaltender Dürre leidet und nur unsichere Ernten gibt, sind die Vereinigten Staaten doch ein Land von unbegrenzter Fruchtbarkeit. Auf die Haferzone im Norden folgt die Weizen- und Maiszone in der Mitte und im Osten, die Gerstenzone im Westen; sie setzen sich wiederum in der Baumwollen- und Tabakzone des Südens fort, der sich endlich noch eine Zucker- und Reiszone anschließt. — Kein anderes Land der Erde erzeugt auch nur annähernd so viel Mais (etwa 650 Millionen dz im Jahre) als die Union und kein anderes Land liefert dem Welthandel derartige Riesenmengen an Weizen (etwa 200 Millionen dz) und Hafer (jährlich 130 bis 150 Millionen dz, nahezu ¼ der gesamten Ernte auf unserem Planeten) als sie. Auch Reis baut man über 2 Millionen dz. Dazu kommen beträchtliche Massen an Rüben- und Rohrzucker, eine Hopfenproduktion von 15 Mil-

lionen und eine Tabakernte von 300 Millionen kg, die aber seit mehreren Jahren in stetem Sinken begriffen ist. Von dem Gesamterträgnis an Baumwolle auf der Erde entfallen auf die Vereinigten Staaten ⅔ (gegen 3000 Millionen kg); von der Hanfernte trifft ein volles Sechstel auf sie. Weiterhin erzeugt man große Mengen von Kartoffeln, Hülsenfrüchten und Obst (an Äpfeln allein führt die Union um 100 Millionen Mark im Jahre aus). An Wald aber ist das Land auch gegenwärtig noch so reich, daß ein Viertel desselben (rund 2 Millionen qkm) damit bedeckt sind.

Mit der Entwickelung des Ackerbaues hielt jene der Viehzucht gleichen Schritt. Milchwirtschaft wird wiederum vor allem in den östlichen Ländern der Union in ausgiebigstem Maße getrieben. Der Wert der Milchkühe (etwa 30 Millionen Stück) belief sich im Jahre 1900 auf 3200 Millionen Mark, jener der Ochsen und des Kleinviehs (39 Millionen) auf 3000, der Pferde (18½ Millionen) auf 3800, der Maulesel (3⅓ Millionen) auf 825, der Schafe (62 Millionen) auf 715, der Schweine (63 Millionen) auf 975 Millionen Mark. Diese Ziffern haben inzwischen eine wesentliche Veränderung nur bezüglich der Menge der gezüchteten Schafe, die nunmehr auf 50½ Millionen und der Schweine erfahren, deren Zahl auf 52 Millionen Stück gesunken ist. Die Zahl der jagdbaren wilden Tiere ist mit den Fortschritten der Bodenkultur und der Waldvernichtung stark zurückgegangen; dafür bewertet sich die Ausbeute des Fischfangs mit stetig steigenden Ergebnissen auf volle 200 Millionen Mark im Jahre.

Nicht minder riesenhaft als die Erträgnisse des Ackerbaues und der Viehzucht sind diejenigen des Bergbaues in den Vereinigten Staaten. Der Gesamtwert der industriellen Rohstoffproduktion in den Vereinigten Staaten beträgt schätzungsweise 40 000 Millionen Mark und hat sich in dem einen Jahre von 1905 auf 1906 um nahezu 600 Millionen Mark erhöht. An dieser Mehrerzeugung sind alle wichtigen Rohstoffe, wie Kohle, Roheisen, Eisenerze, Stahl, Gold, Kupfer, Petroleum beteiligt. Auch darin übertrifft Nordamerika weit alle Staaten der alten Welt. In seinem Reichtum an Steinkohlen und Eisen wurzelt das unvergleichliche Emporkommen der Industrie, das für die europäischen Staaten und ihren Handel mehr und mehr zu einer drohenden Gefahr wird. An Kohlen liefert die Union mehr als ein volles Drittel der Weltausbeute (s. Diagramm S. 84), an Roheisen und Stahl ⅖ (gegenwärtig 26 bezw. 20 Millionen t). Hierzu gesellen sich über 120 Millionen hl Petroleum, über 130 000 kg Gold, 1¾ Millionen kg Silber, 1500 t Quecksilber, über 400 000 t Kupfer, mehr als 330 000 t Blei, 200 000 t Zink und nahezu an 6000 t Nickel (gemeinsam mit Britisch-Nordamerika; die Hälfte der Weltproduktion).

4. Industrie und Handel. Der kapitalkräftige Nordamerikaner weiß aber auch die Bodenschätze seines Landes so auszubeuten und großgewerblich zu verwerten, daß das Reich in den jüngsten Jahrzehnten auf industriellem Gebiete früher kaum zu ahnende Fortschritte erzielt hat. Die letzten statistischen Feststellungen, die aber schon aus dem Jahre 1900 stammen, weisen für die Union über 500 000 Fabrikanlagen mit einem Arbeiterheer von fast 6 Millionen Köpfen aus. Sie alle zeichnen sich durch musterhafte Arbeitsteilung und das fast ausschließliche Vorherrschen der Maschinenarbeit aus. Vor allem blühen Müllerei und Bierbrauerei, Spiritus- und Zuckererzeugung, die Tabakmanufaktur (über 15 000 Fabriken mit über 150 000 Arbeitern und einer jährlichen Produktion von 1200 Millionen Mark), die Baumwollspinnerei und -weberei (24 Millionen Spindeln verarbeiten etwa 250 Millionen kg Rohbaumwolle), die Flachs-, Hanf-, Jute- und Holzindustrie (letztere liefert jährlich um mehr als 2000 Millionen Mark rohes und bearbeitetes Holz). — Von der Fleischproduktion der Erde (16 Millionen t im Jahre) liefern die Vereinigten Staaten nahezu ein Drittel, und ihre Wollfabrikate bewerten sich auf rund 1500 Millionen, ihre Seidenerzeugnisse auf 500 Millionen Mark. — An Eisen- und Stahlfabrikaten werden gegenwärtig jährlich um über 4000 Millionen Mark hergestellt, der Wert der Schiffsbauten bemißt sich auf 350 Millionen, jener der elektrischen Apparate auf 400 Millionen, der Goldschmiedearbeiten auf 2000 Millionen, der chemischen Produkte auf 860 Millionen, der Papierwaren auf 540 Millionen, der Uhren auf 170 Millionen, der Klaviere auf 150 Millionen Mark.

Und dieser gewaltigen Industrie entspricht allenthalben das Verkehrsnetz. Die Länge der Schienenwege bemißt sich in der Union schon jetzt auf 351 000, diejenige der Telegraphendrähte auf fast 2 Millionen, der Telephonleitungen gar auf mehr als 4 Millionen km. Dazu kommt ein Kanalsystem von über 7500 km Ausdehnung, sowie eine Handelsflotte von 25 000 Schiffen, darunter fast 9000 Dampfer. Diese gewaltige Flotte, die in stetem starken Wachsen begriffen ist, umfaßt heute mehr als 6½ Millionen Bruttotonnen und hat sich seit 1900 um fast 1 Million Registertonnen vergrößert. — Im Welthandel stehen die Vereinigten Staaten bereits unmittelbar neben England und Deutschland. Ihre Handelsbewegung beläuft sich auf mehr als 12 000 Millionen Mark im Jahre, wovon ⅗ auf die Ausfuhr und ⅖ auf die Einfuhr entfallen. (S. Diagramm S. 95.)

5. Diesem gewaltigen Handel entspricht aber auch die Größe und Bedeutung der wichtigsten Verkehrsplätze: des Hafengebietes von Newyork-Brooklyn-Jersey City-Hoboken

(3,7 Millionen Einwohner) mit einer Handelsbewegung von weit über 5000 Millionen Mark jährlich, von Boston (600) mit einer solchen von annähernd 1000 Millionen Mark, von Philadelphia (1,4 Millionen Einw.) mit einer solchen von 550 Millionen Mark, von Baltimore (530) und New-Orleans (300) mit einer solchen von 500 Millionen Mark und von San Franzisko (350) mit 400 Millionen Mark Handelsbewegung. Dazu kommen noch als Binnenplätze Chicago (1,9 Millionen Einwohner) im Gebiete der großen Seen, der erste Getreidehandelsplatz der Welt, Milwaukee (320) mit großen Brauereien, Buffallo (380) oberhalb der Niagarafälle, mit hervorragendem Getreide- und Holzhandel, Pittsburg (350), die hervorragendste Industriestadt am Westrande der Alleghanies nahe von großen Kohlen- und Eisenlagern, St. Paul (180) und Minneapolis (220) am Mississippi, letzteres mit den größten Mühlenwerken der Welt, Cincinnati (340), der hervorragende Binnenmarkt im Ohiogebiet, Louisville (220) an den Stromschnellen des Ohio, hervorragender Umschlageplatz für Landesprodukte — und Dutzende anderer ansehnlicher Handelsorte.

6. Mit Deutschland steht die Nordamerikanische Union in lebhaftester und vielseitigster Handelsverbindung. Sie liefert uns hauptsächlich Rohstoffe und zwar Baumwolle (1905 für 294 Millionen Mark), Kupfer (135 Millionen Mark), Schweineschmalz (85 Millionen), Mais (55 Millionen), Petroleum (50 Millionen), Bau- und Nutzholz (30 Millionen), Ölkuchen (26 Millionen), Obst (22 Millionen), Margarine (20 Millionen), Harzöle (16 Millionen), Baumwollsamenöl, Kalk, Maschinen, Harz (je für 15 Millionen Mark), Fleisch (12 Millionen), Tabakblätter (10 Millionen), Weizen (1905 für 10 Millionen, seit 1901 aber durchschnittlich im Jahre für 90 Millionen Mark).

Wir hingegen senden nach den Vereinigten Staaten besonders Industriewaren: Baumwollenerzeugnisse aller Art (für 75 Millionen Mark), Porzellanwaren (für etwa 30 Millionen), halbseidene Gewebe, Spielzeug und Farbstoffe (für je 24 Millionen Mark), Bilder und Bücher (für 25 Millionen), Leder und Lederwaren (19 Millionen), ferner Wollwaren, Salze, Metall-, Messerwaren, Maschinen.

Im Vergleich zu den Riesenleistungen der Nordamerikanischen Union auf allen Feldern des Erwerbslebens und der hervortretenden Rolle, die ihr im Welthandel überhaupt und im deutschen Außenhandel im besonderen zukommt, haben alle übrigen amerikanischen Staaten weit zurückzutreten. Wohl sind die Produkte, die der Weltmarkt von ihnen bezieht, keineswegs zu unterschätzen: die Edelmetalle, der Tabak und die Gespinstpflanzen Mexikos; der Zucker und Tabak Kubas;

der Kaffee und die Baumwolle Haitis; der Kaffee, Kakao und Kautschuk, der Indigo und die Vanille der mittelamerikanischen Republiken; der Gummi und Kautschuk Panamas; der Kaffee, Kakao, die Ziegenfelle und die Kopra aus Venezuela; der Kaffee, Kautschuk, Kakao, Tabak, Zucker, Mate-Tee, die Baumwolle und Diamanten von Brasilien; der Mate, Tabak, die Häute und das Quebrachoholz aus Paraguay; die tierischen Produkte Uruguays; die Wolle, das Getreide und Fleisch Argentiniens; der Salpeter, der Weizen, das Kupfer, Jod, Silber, Gold, Leder und die Häute Chiles; die Erze, der Kautschuk und Kaffee Boliviens; der Zucker, Kaffee und die Baumwolle Perus; der Kakao, Kautschuk, Gummi, Kaffee, Tabak und die Erze Equadors; der Kaffee, Tabak, Balsam, Kautschuk, die Metalle und Edelsteine Kolumbiens. — Aber die Größe der Handelsbewegung all dieser Staaten ist doch verhältnismäßig nicht sehr hoch. Allerdings nimmt Deutschland erfreulicherweise gerade auch am Außenhandel einzelner mittel- und südamerikanischer Republiken lebhaften Anteil. So unterhält es starke Handelsbeziehungen besonders mit Mexiko, Brasilien, von dem es um etwa 180 Millionen Mark Rohstoffe (besonders Kaffee) im Jahre bezieht, Uruguay, welches uns allein an Fleischextrakt jährlich für 6 Millionen Mark liefert, Argentinien, woher wir im Jahre für 370 Millionen Mark Waren holen (um 80 Millionen Mark nur an Schafwolle und Weizen), endlich Chile, mit dem sich unser Handel auf 220 Millionen Mark im Jahre bewertet und von dem wir um rund 120 Millionen Mark allein an Salpeter jährlich beziehen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Ozeane.

(Zur Lektüre.)

1. Über die Bedeutung des Ozeans für die Weltwirtschaft der Völker überhaupt.

Gegenwärtig ist das Weltmeer internationales Gemeingut. Es ist das weitausgespannte Feld, wo sich produktionsfähige und kaufkräftige Nationen in friedlicher Arbeit nebeneinander bewegen. Jeder von ihnen gewährt es Raum, soviel ihr nach ihrer nationalökonomischen Leistungsfähigkeit und politischen Macht zukommt. Auf dem Ozean liegt die Walstatt eines lautlosen, aber um so emsigeren und erfolgreicheren Wettbewerbs wie er keinem anderen großen Striche des Erdballes mehr zu eigen ist. Drei Vierteile des Welthandels spielen sich auf ihm ab.

Das Meer hat nicht bloß von jeher zum unentbehrlichen Besitzbereiche hervorragender Völker gehört. Es hat vielmehr die meisten von ihnen erst zu dem gemacht, was sie in der Staaten- und Wirtschaftsgeschichte geworden sind: von den Phöniziern, Griechen, Karthagern und Römern an über die italienischen Handelsrepubliken des Mittelalters hinweg bis herab zu den Holländern, Engländern, Russen und Nordamerikanern. Mit wohlbegründetem Rechte hat daher Friedrich Ratzel geschrieben: „Aus dem endlosen Horizont des Ozeans wächst ein großer Zug von Kühnheit, Ausdauer und Fernblick in den Geist und Charakter der Seevölker hinein. Seevölker haben am wesentlichsten mit beigetragen zur Vergrößerung der politischen Maßstäbe. Die enge territoriale Politik ist ihrem Wesen nach kurzsichtig; das weite Meer erweitert den Blick nicht bloß des Kaufmanns, sondern auch des Staatsmannes. Nur aus dem Meere kann der Schatz der Herrschaft über die Erde erhoben werden."

Wenn im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts der Länderbesitz Großbritanniens von 12,6 auf 27,8 Millionen qkm angewachsen ist; wenn sich Frankreich in dem gleichen Zeitraum ein ansehnliches Kolonialreich in Nordafrika schuf, beträchtliche Stücke von Hinterindien sowie die

Insel Madagaskar an sich riß, die allein schon Deutschland an Flächeninhalt übertrifft und in Zukunft für koloniale Unternehmungen von allergrößter Bedeutung werden kann; wenn endlich die Union Nordamerikas zwischen 1800 und 1900 über 7 Millionen qkm an Gebiet gewann: so verdanken jene Staaten ihre Ausdehnung zu tatsächlichen Weltreichen nicht zum geringen Teil ihrer Seetüchtigkeit und Seegeltung. Diese allein machen in großem Sinne expansionsfähig. Sie sind das unentbehrliche Rückgrat im Organismus vor allem solcher Reiche, die aus dem Schoße eines kleinen Mutterlandes gleichsam herausgeboren wurden, wie das europäische Holland und auch Großbritannien es sind.

Bei alledem vergesse man aber nicht, daß ein großer Kolonialbesitz ursprünglich vielfach auf kaufmännischen Unternehmungen beruht. „Bei den meisten Kolonialvölkern hat die wirtschaftliche Expansion die politische Blüte vorbereitet." Es sei nur an die hervorragende Beihilfe erinnert, welche die Vereenigde Oostinndische Compagnie (1602) Holland bei der Besitzergreifung seines indischen Kolonialreiches und der Besiedelung der Südspitze Afrikas, die berühmte Englisch-ostindische Handelsgesellschaft Großbritannien beim Erwerb seiner Herrschaft in Südasien leistete.

2. Die wirtschaftsgeographische Bedeutung der einzelnen Weltmeere.

a) Vergleich zwischen dem Atlantischen und Großen Ozean.

Von den fünf gewöhnlich unterschiedenen Weltmeeren sind der Atlantische und Stille Ozean gemeinsam mit dem Indischen Meere für den Welthandel und Weltverkehr am hervortretendsten. Beide sind indessen nach ihrer geographischen Natur außerordentlich verschieden.

Der Atlantische Ozean liegt als talförmig gewundene Senke zwischen dem Weststrand der alten und dem Ostrand der neuen Welt, sonach zwischen den bedeutsamsten Kulturländern Europas und Amerikas. Er umfaßt ¼ der gesamten Wassermasse der Erde und mißt bei einer Länge von 15 000 km im Durchschnitt rund 4000 km in der Breite, so daß moderne Dampfer zu seiner Durchquerung zwischen Südengland und Newyork nicht ganz 6 Tage benötigen. — Der Stille Ozean dagegen breitet sich zwischen dem Ostsaum von Asien und Australien und dem Westsaum Amerikas aus, trennt also Wirtschaftsgebiete zweiten Ranges. Ihm ist die Form eines riesenhaften Trichters eigen, dessen engste Stelle in der Beringsstraße nur 92 km Breite bei kaum 50 m Tiefe besitzt, während er sich nach Süden hin so gewaltig ausweitet, daß er zwischen Kalifornien und Japan bereits dreimal so breit als der Atlantische Ozean erscheint und von Dampfschiffen zwischen Yokohama und San Franzisko erst in 18, zwischen Hongkong und Vancouver in 21 Tagen durchfahren

werden kann. Seiner gewaltigen Ausdehnung von 175 Millionen qkm entspricht auch die Maximaltiefe. Man hat sie bis jetzt erst bei 9600 m gefunden. Sie übertrifft jene des Atlantischen Ozeans um 1200, die Höhe des höchsten Berggipfels um 800 m.

Der Atlantische Ozean zeichnet sich durch seine Inselarmut aus, die hauptsächlich in seiner südlichen Hälfte zwischen den beiden ungegliedertsten Erdteilen, Afrika und Südamerika, auffällt. Nur wenige seiner Inseln sind nichtvulkanisch, vor allem England, Neufundland und die Großen Antillen; alle übrigen sind vulkanischen Ursprungs. Aber gerade sie sind willkommene Stationen für Dampfer und Segler, vor allem die Afrika umsäumenden Kanarien und Kapverden, ferner die Azoren und Madeira sowie die echten Weltmeereilande Aszension und St. Helena. Dazu eignet sich der Atlantische Ozean sowohl wegen seiner vergleichsweisen Schmalheit als wegen seiner Bodenform, die weithin ausgedehnte Plateauflächen besitzt, und der Stützpunkte, welche manche Inseln (wie wiederum Madeira und die Kanarien, auch die Bermudas) darbieten, zur Anlage unterseeischer Telegraphen. Und so kommt ihm denn auch die Mehrzahl aller Kabel zu, nämlich 24, wobei die kurzen Kabelstrecken, die ausschließlich dem Verkehr der Nordküste des europäischen Festlandrumpfes mit den nördlich vorgelagerten Inseln und Halbinseln dienen, außer Ansatz blieben. Den Südatlantischen Ozean durchkreuzen hingegen bloß 4 Kabelstränge. Drei davon verlaufen über Madeira und die Kanarien und verbinden Lissabon und Kadix mit Pernambuko. — Im Gegensatze zum Atlantischen Ozean ist das Stille Meer ungemein reich an Inseln. Besonders seinen zentralen Teil durchschwärmen tausende von Eilanden, die teils vulkanischer Tätigkeit, teils Korallenbauten ihre Entstehung verdanken. Trotzdem zieht, von den kurzen Kabeln zwischen Australien und Neuseeland, China und Formosa, den Philippinen und Sundainseln, sowie den kurzen deutschen Strecken in Ozeanien abgesehen, vorläufig nur eine große Telegraphenleitung auf dem Grunde des Großen Ozeans zwischen San Franzisko und Hawaii nach Manila hin. Die riesenhafte Dimension dieses Weltmeeres ist eben der Kabellegung nicht günstig.

Weiterhin ist bekanntlich der Atlantische Ozean sehr viel reicher gegliedert als der Pazifische. Man hat schon frühe die Tatsache ausgenützt, daß seine Teile weit in die ihn umrandenden Kontinente vordringen, was von höchstem Werte besonders für die Zugänglichkeit Europas und Nordamerikas ist, für die Kommunikation ihrer einzelnen Staatsgebiete untereinander, für die klimatischen Verhältnisse, die Entwickelung ihrer Flußsysteme und die Ergiebigkeit der Naturproduktion. Von den drei Mittelmeeren der Erde, welche wahre „Sammelbecken des Verkehrs" darstellen, gehören dem Atlantischen Ozean allein zwei zu, das europäische und das amerikanische. Und so ärmlich gebuchtet auch

die von ihm bespülten Küsten Afrikas und Südamerikas sein mögen, so reich eingeschnitten erscheinen Westeuropa und der östliche Rand der Nordamerikanischen Union. Zudem bedingt sowohl der Aufbau Nord- und Südamerikas als jener Nordwesteuropas, daß der Atlantische Ozean und seine Nebenmeere von mächtigen Tiefländern eingesäumt werden. Eben dort aber vermochten sich die Riesenströme der Erde zu entfalten: Lorenzostrom und Mississippi, Amazonas und La Plata auf der Westhalbkugel, Nil und Kongo sowie die kleineren Flüsse Spaniens, Frankreichs und Deutschlands auf der Osthalbkugel. So kommt es, daß die Zuflußfläche des Atlantischen Ozeans volle $^{3}/_{7}$ des Festlandes überhaupt ausmacht (60 Millionen qkm), daß die Handels- und Verkehrsbewegung der produktivsten Staaten sich ihm zuwendet und diese durch die bequemsten und billigsten Verkehrsadern mit ihm eng verknüpft sind: durch Flüsse und Kanäle. — Der Große Ozean indessen hat an seinem Ostgestade keine einzige nennenswerte Bucht. Nur seine Westseite ist durch sechs Randmeere gegliedert, die durch bogenförmige Inselreihen vom offenen Meere geschieden erscheinen: das Beringsmeer und die Alëuten; das Ochotskische Meer und die Kurilen; das Japanische Meer mit den Japanischen Inseln; das Gelbe Meer mit den Liukiuinseln; das Chinesische Südmeer mit den Philippinen; die Bandasee mit Neuguinea. Auch ziehen sich längs der Küste des Stillen Ozeans Gebirgskämme hin, die in gleicher Richtung mit ihm von Norden nach Süden verlaufen: am Ostrande die Kordilleren, am Westrande „die östlichen Randgebirge Asiens in Form der vulkanbesetzten Inselgebirge von Kamtschatka bis Hinterindien". Sie verhindern die Bildung von Tiefländern, den Heimstätten der meisten Kulturstaaten, ebenso, wie die Entstehung zur Schifffahrt tauglicher Ströme. Daher bemißt sich auch das Zuflußgebiet des Stillen Ozeans bloß auf ein Drittel von jenem des Atlantischen Weltmeeres und nur die Niederungen Ostchinas lassen sich an wirtschaftlicher Bedeutung mit den Flachländern am Mississippi oder La Plata vergleichen.

Hinsichtlich der Strömungen, der Gezeiten und des Produktenreichtums zeigen sich Atlantischer und Stiller Ozean ziemlich nahe verwandt. Jedem der beiden gehören warme äquatoriale Strömungen an, die sich weit nach Norden und Süden hin fortsetzen: der Golfstrom durch den Nordatlantischen, der Kuro Siwo (d. i. schwarzer Strom, wegen seiner tiefblauen Färbung) durch den Nordpazifischen Ozean; die Brasilströmung an der Ostküste Südamerikas durch das Südatlantische, der Ostaustralische Strom durch das Südpazifische Weltmeer. (Zu ihnen gesellt sich der Agulhasstrom längs der Ostküste Afrikas im Indischen Meere.) In den Atlantischen wie in den Pazifischen Ozean strömen ferner von den Polarmeeren her breite, kalte Strömungen ein, hauptsächlich im Süden, wo sich beide durch Verschmälerung der Landmassen

weit öffnen. So fließt an der Ostseite Nordamerikas der Grönland-Labrador-, an der Westseite Südamerikas der Peru-, an der Westseite Südafrikas der Benguelastrom. Wie diese abkühlend auf die von ihnen bespülten Küstenstrecken wirken, so wirken hauptsächlich Golfstrom und Kuro Siwo erwärmend. Und so verdankt denn auch Westeuropa sein mildes Klima, seine eisfreien Häfen und seine außerordentlich weit nach Norden reichende Anbaufähigkeit zu einem guten Teile dem Golfstrom; indessen hat Nordamerikas Klima und Bodenbenützung im Osten hart unter der Labradorströmung zu leiden.

Während die wütendsten Orkane im Atlantischen Ozean auf den Westindischen Inseln und am „Kap der Stürme" (jetzt Kap der guten Hoffnung) auftreten, ist im Großen Ozean das ostasiatische Küstengebiet durch seine schrecklichen Taifuns berüchtigt. Der Gürtel des Nordostpassats (30—5° n. Br.) ist in beiden Weltmeeren der Schiffahrt günstig. In der nördlich davon liegenden Zone der veränderlichen Winde werden hauptsächlich die Fahrten von Amerika nach Europa und von Asien nach Amerika wegen der vorherrschenden West- und Südwestwinde erleichtert. Sowohl im Atlantischen als im Stillen Ozean geht die Flut an den Küstengegenden besonders hoch. Sie allein ermöglicht die Einfahrt der Seeschiffe in so wichtige Hafenplätze wie Hamburg, London und Liverpool. Sie macht diese Handelsemporien zu Binnen- und Seestädten zugleich.

Der Reichtum beider Ozeane an nutzbaren Tieren und Pflanzen ist unermeßlich, besonders an ihren Randstrichen und im Norden. Fängt man doch bei Neufundland und den Lofoten allein jährlich für fast 400 Millionen Mark Kabeljau; verzehrt man doch in London und Newyork jedes Jahr um rund 1500 Millionen Mark Austern. In beiden Ozeanen ist weiterhin die Ausbeute an Seekrebsen und Schwämmen, Schildkröten und Korallen, Perlen und Perlmutterschalen sowie an Seesalz ganz beträchtlich.

Setzt man endlich noch den Wert beider Ozeane für die Bewegung von Handel und Verkehr in Vergleich, so ergibt sich, daß diese sehr viel lebhafter auf dem Atlantischen als auf dem Stillen Weltmeere vor sich geht. Nicht bloß, daß jenes die leistungsfähigsten Industrie- und Handelsvölker miteinander verbindet, die sicherste und billigste Straße für den Austausch der Rohstoffe Amerikas und Afrikas mit den Industrieerzeugnissen Europas bildet. Nicht bloß, daß es durch seine Armut an Klippen, Riffen und Sandbänken und durch seine verhältnismäßige Schmalheit die Personen- und Warenbeförderung besonders begünstigt sowie die Anlage von Kabelsträngen erleichtert. Der Atlantik ist vielmehr, wie bereits angedeutet, für das internationale Handelsleben vor allem auch durch seine mannigfaltigen, tief in die Festlandmassen eingreifenden Nebenmeere und Golfe, sowie die mit ihnen in engster Beziehung stehenden,

weit ins Binnenland hinein schiffbaren Stromadern von unschätzbarer Wichtigkeit geworden. Wo finden sich auf der Erde zum zweiten Male Meeresteile von der altersgrauen Verkehrsbedeutung der Nordsee und des Mittelmeeres? Wo Ströme mit derartig langen und günstigen Schiffahrtsrinnen, wie sie Mississippi und Amazonas zukommen? Wo Flüsse mit einer so großen Handelsbewegung, wie sie sich auf dem vergleichsweise kleinen Rhein, der kurzen Themse und dem Hudson abspielt? Wo finden wir zurzeit Durchgangsstraßen von der Verkehrsbedeutung des Suezkanals, der vom Mittelmeere seinen Ausgang nimmt, ferner der englischen, französischen, nordamerikanischen und einiger norddeutschen Kanäle? Wo scharen sich zum zweiten Male die Schiffahrts- und Kabellinien so dicht wie in der Nordsee? Steht den dreizehn großen Häfen am Stillen Weltmeere (Nagasaki, Yokohama, Singapore, Hongkong, Shanghai, Manila, Sidney, Auckland, San Franzisko, Panama, Guayaquil, Callao, Valparaiso) nicht die doppelte Zahl hervortretender atlantischer Hafenplätze gegenüber? (London, Southampton, Bristol, Liverpool, Glasgow, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Havre, Bordeaux, Marseille, Genua und Lissabon — Kapstadt — Quebec, Montreal, Halifax, Portland, Boston, Newyork, Philadelphia, Baltimore, New-Orleans, Havanna, Colon, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires.) Und finden sich auf dem Atlantischen Ozean nicht 23 große Dampfschifffahrtslinien vertreten, während auf das Pazifische Weltmeer nur 12 treffen?

Noch ist der Stille Ozean das Weltmeer der Zukunft. Er wird künftighin das bedeutsame Bindeglied zwischen den uralten Kulturländern China-Japan und dem jungen rasch aufstrebenden Riesenstaate der Nordamerikanischen Union werden, dem für seine stets wachsende Produktion an Boden- und Industrieerzeugnissen die Länder Ostasiens vor allem willkommen sind, besonders wenn der Durchstich Mittelamerikas und damit die kürzeste Verbindung zwischen den beiden größten Ozeanen vollendet sein wird. Dann erst wird sich der Gesamthandel der Erde zu einem wahrhaft weltmeerischen, gleichmäßig weltumfassenden erheben.

b) Der Indische Ozean.

Außer auf dem Atlantischen und Stillen Ozean vollzieht sich die Verkehrs- und Handelsbewegung ganz wesentlich noch auf dem Indischen Meere. Zwischen Afrika im Westen, Südasien im Norden, dem Ostindischen Archipel und Australien im Osten gelegen, dient es hauptsächlich der Zufahrt von Europa nach Vorder- und Hinterindien, Ostasien und seiner Inselwelt, sowie zu dem kleinen fünften Erdteil und Polynesien. Für den Austausch der Rohprodukte Indiens, Australiens und Afrikas mit den europäischen Industriewaren ist dasselbe seit Durchstechung der

Landenge von Suez (1869) von immer wachsendem Werte geworden. (Kanalverkehr in Port Saïd gegen 20 Millionen t.)

Weil der Indische Ozean den Atlantischen im Durchschnitt um das Doppelte übertrifft und zu den klippenreichsten Meeren gehört, benötigen die Dampfschiffe zu seiner Durchquerung mehr Zeit als zu der des Großen Ozeans zwischen Japan und Kalifornien. Die Fahrt auf ihm währt von Sansibar nach Bombay schon 8—12 Tage, von Suez nach Batavia auf Java volle 24, von Kapstadt nach Melbourne in Südaustralien fast 30 Tage. Segler haben sich in der nördlichen Hälfte des Ozeans nach den Wechselwinden oder Monsunen zu richten, die im Winter aus Nordosten, im Sommer aus Südwesten wehen. Sie können weiterhin die warme Strömung benützen, die zwischen dem 5. und 20.° s. Br. von Australien nach Afrika zieht und sich an dessen Ostküste als Agulhasstrom deutlich bemerkbar macht.

An Inseln ist das Indische Meer reicher als das Atlantische, wie es auch im Norden mit dem Roten Meere, Persischen Golf, dem Arabischen und Bengalischen Golf stark in den Riesenkörper Asiens einschneidet. Im Westen liegt Madagaskar als Festlandrest; im Osten erheben sich die vielfach von vulkanischer Tätigkeit betroffenen Großen Sundainseln; Ceylon in der Mitte ist gleichfalls Restinsel; die Vorderindien umsäumenden Lakediven, Malediven, Andomanen und Nikobaren sind von Korallen aufgebaut; Mauritius, Réunion und die Kerguelen sind wiederum hohe Vulkaneilande. Eine größere Schiffahrtsstation bildet jedoch nur Ceylon.

Schon seit dem Altertum und Mittelalter ist der Reichtum des Indischen Ozeans an köstlichen Perlen, wie auch an Muscheln, Schwämmen und Krebsen wohl bekannt. Die Fülle von Fischen wird zurzeit noch in unbeträchtlichem Maße ausgebeutet.

Zu den bedeutenderen Hafenplätzen zählen Suez, Aden, Bombay, Point de Galle, Madras, Kalkutta, Rangun, Singapore und Batavia; ferner Sansibar und Port Natal (Durban).

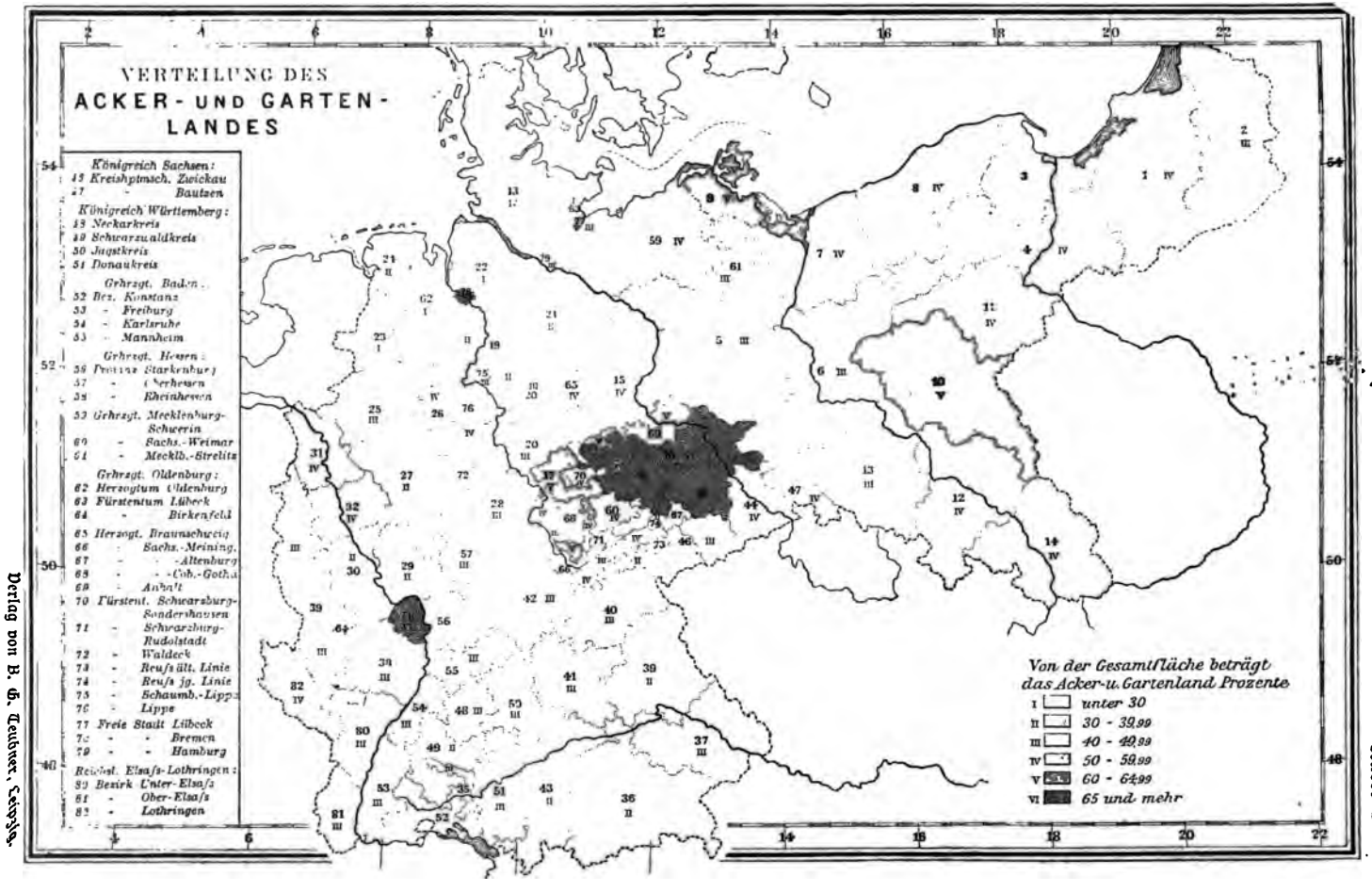
Unterseeische Telegraphen haben die Engländer zur Verbindung ihrer australischen, vorderindischen und südafrikanischen Kolonialländer sowohl von Australien aus nach Singapore und Madras an der Ostküste Vorderindiens, als von Bombay nach Aden und Suez, sowie von Kapstadt nach Sansibar und Aden gebaut.

c) Nördliches und Südliches Eismeer.

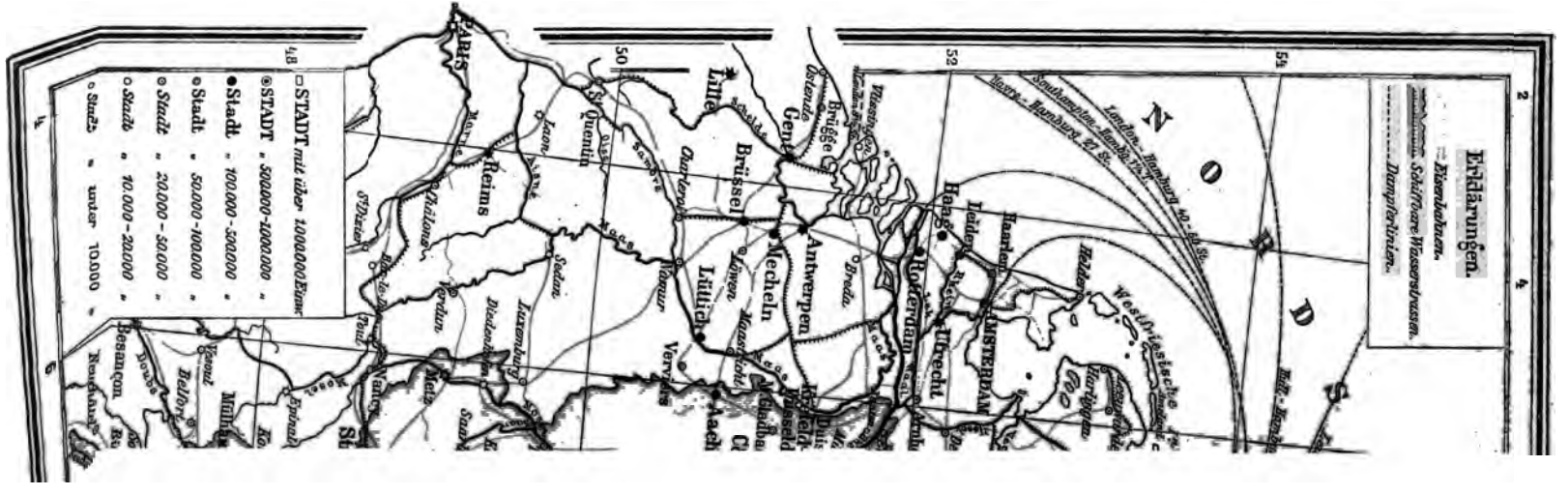
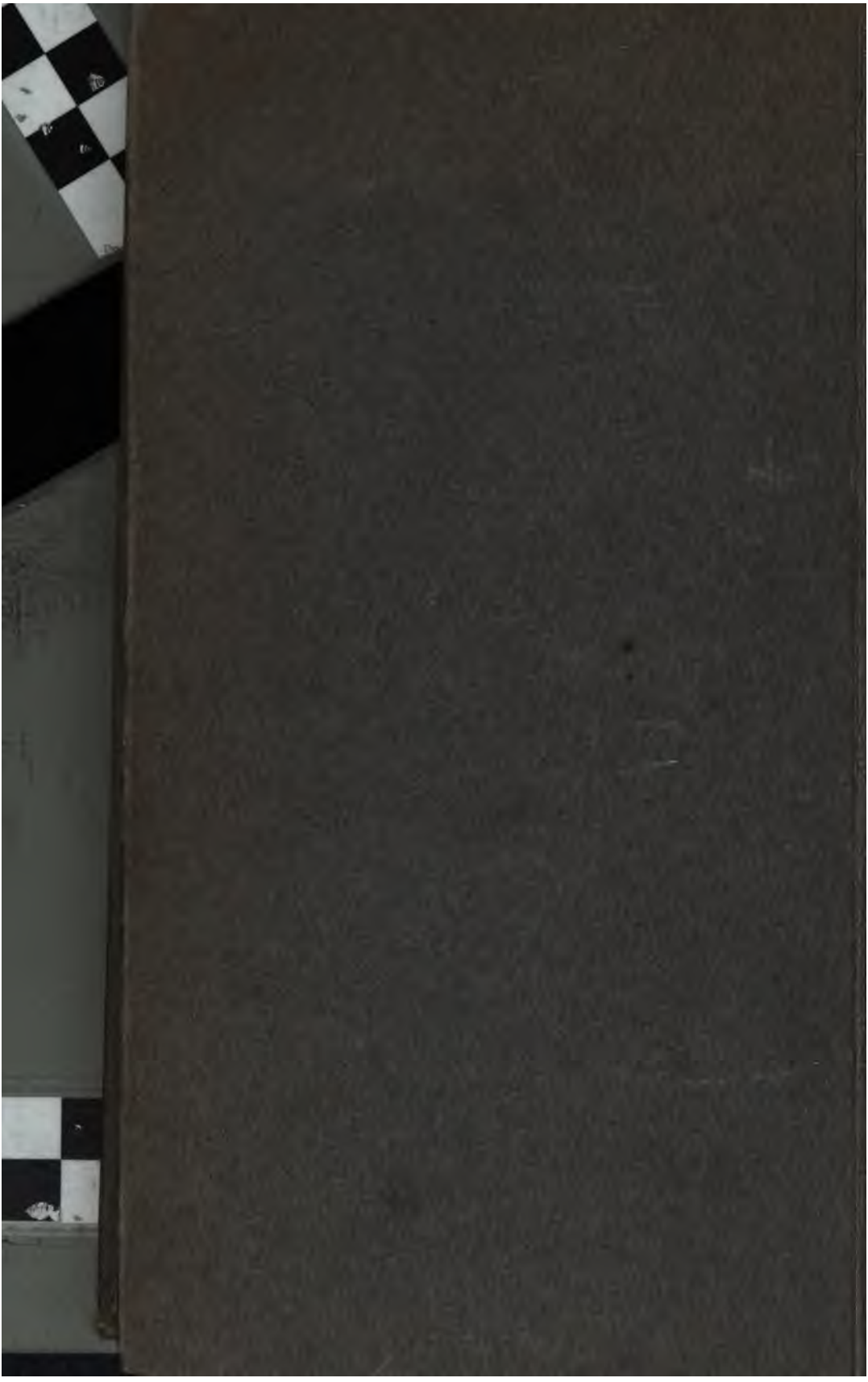
Die beiden Polarmeere sind infolge ihrer starken Vereisung, ihrer vielfachen Nebel, gefährlichen Stürme und wegen der verwickelten, meist noch wenig bekannten Strömungsverhältnisse nur schwer und für kurze Zeit zugänglich. Infolge der armen Naturausstattung ihrer Inselgruppen

dienen die Fahrten dorthin vorwiegend dem Fang der großen, Felle und Fischbein liefernden Meersäuger, die sich in die Stille weniger besuchten Ozeane zurückgezogen haben: der Walfische, W und Robben. — Handelsgeographisch am bedeutsamsten unter Gliedern der Polarmeere ist wohl das Weiße Meer im europä Nordrußland. Obwohl es vom Oktober bis Mai zugefroren ist, es doch Fischern und Robbenschlägern reiche Beute und Archa exportiert über diesen Meeresteil hin ansehnliche Mengen von Ge Holz und Rauchwerk.

Druck von B. G. Teubner in Dresden.



Verlag von B. G. Teubner, Leipzig.

Karte II.

Maßstab 1: 7.500.000 (1mm=7,5km) 0 50 100 150 200 250 300 Kilometer.